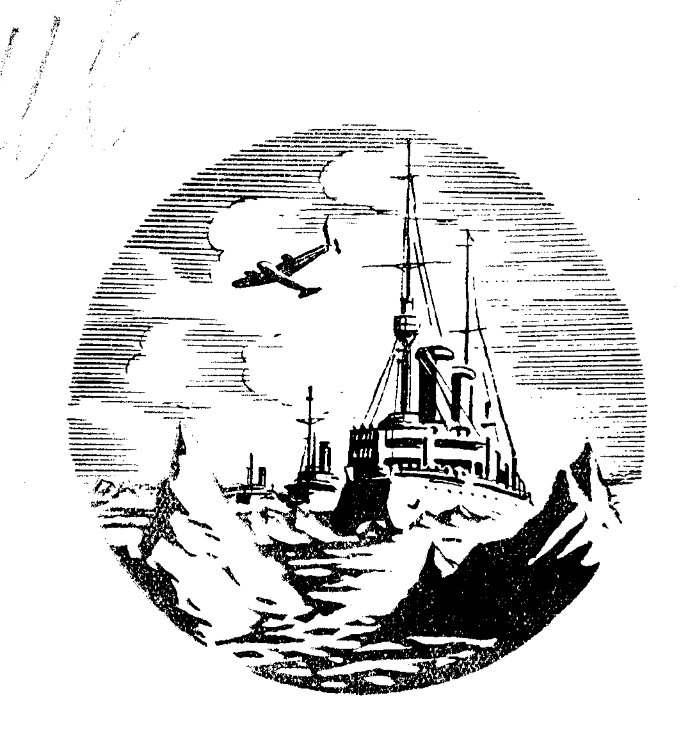
Советская Арктика

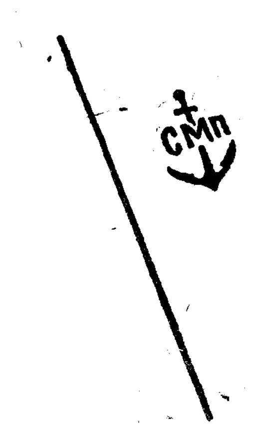


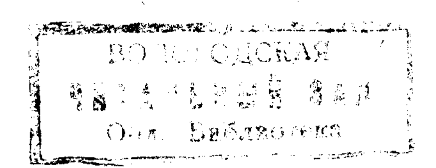
№ 10

ОКТЯБРЬ 1939

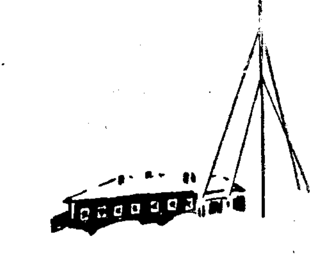
Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Советская Арктика











ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ ПРИ СНК СССР И ПОЛИТУПРАВЛЕНИЯ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

● *Издательство Главсевморпути* ●



РЕЧЬ ПО РАДИО
ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СССР
тов. В. М. МОЛОТОВА

17 сентября 1939 г.

Товарищи! Граждане и гражданки нашей великой страны!

События, вызванные польско-германской войной, показали внутреннюю несостоятельность и явную недееспособность польского государства. Польские правящие круги обанкротились. Все это произошло за самый короткий срок.

Прошло каких-нибудь две недели, а Польша уже потеряла все свои промышленные очаги, потеряла большую часть крупных городов и культурных центров. Нет больше и Варшавы, как столицы польского государства. Никто не знает о местопребывании польского правительства. Население Польши брошено его незадачливыми руководителями на произвол судьбы. Польское государство и его правительство фактически перестали существовать. В силу такого положения заключенные между Советским Союзом и Польшей договора прекратили свое действие.

В Польше создалось положение, требующее со стороны Советского правительства особой заботы в отношении безопасности своего государства. Польша стала удобным полем для всяких случайностей и неожиданностей, могущих создать угрозу для СССР. Советское правительство до последнего времени оставалось нейтральным. Но оно в силу указанных обстоятельств не может больше нейтрально относиться к создавшемуся положению.

От Советского правительства нельзя также требовать безразличного отношения к судьбе единокровных украинцев и белоруссов, проживающих в Польше и раньше находившихся на положении бесправных наций, а теперь и вовсе брошенных на волю случая. Советское прави-

тельство считает своей священной обязанностью подать руку помощи своим братьям-украинцам и братьям-белоруссам, населяющим Польшу.

Ввиду всего этого правительство СССР вручило сегодня утром ноту польскому послу в Москве, в которой заявило, что Советское правительство отдало распоряжение Главному командованию Красной армии дать приказ войскам перейти границу и взять под свою защиту жизнь и имущество населения Западной Украины и Западной Белоруссии.

Советское правительство заявило также в этой ноте, что одновременно оно намерено принять все меры к тому, чтобы вызволить польский народ из злополучной войны, куда он был ввергнут его неразумными руководителями, и дать ему возможность зажить мирной жизнью.

В первых числах сентября, когда проводился частичный призыв запасных в Красную армию на Украине, в Белоруссии и еще в четырех военных округах, положение в Польше было не ясным и этот призыв проводился, как мера предосторожности. Никто не мог думать, что польское государство обнаружит такое бессилие и такой быстрый развал, какой теперь уже имеет место во всей Польше. Поскольку, однако, этот развал налицо, а польские деятели полностью обанкротились и не способны изменить положение в Польше, наша Красная армия, получив крупное пополнение по последнему призыву запасных, должна с честью выполнить поставленную перед нею почетную задачу.

Правительство выражает твердую уверенность, что наша Рабоче-Крестьянская Красная армия покажет и на этот раз свою боевую мощь, сознательность и дисциплину, что выполнение своей великой освободительной задачи она покроет новыми подвигами, героизмом и славой.

Вместе с тем, Советское правительство препроводило копию своей ноты на имя польского посла всем правительствам, с которыми СССР имеет дипломатические отношения, и при этом заявило, что Советский Союз будет проводить политику нейтралитета в отношении всех этих стран.

Этим определяются наши последние мероприятия по линии внешней политики.

Правительство обращается также к гражданам Советского Союза со следующим разъяснением. В связи с призывом запасных среди наших граждан наметилось стремление накопить побольше продовольствия и других товаров из опасения, что будет введена карточная система в области снабжения. Правительство считает нужным заявить, что оно не намерено вводить карточной системы на продукты и промтовары, даже, если вызванные внешними событиями государственные меры затянутся на некоторое время. Боюсь, что от чрезмерных закупок продовольствия и товаров пострадают лишь те, кто будет этим заниматься и накоплять ненужные запасы, подвергая их опасности порчи. Наша страна обеспечена всем необходимым и может обойтись без карточной системы в снабжении.

Наша задача теперь, задача каждого рабочего и крестьянина, задача каждого служащего и интеллигента, состоит в том, чтобы честно и самоотверженно трудиться на своем посту и тем оказать помощь Красной армии.

Что касается бойцов нашей славной Красной армии, то я не сомневаюсь, что они выполнят свой долг перед родиной — с честью и со славой.

Народы Советского Союза, все граждане и гражданки нашей страны, бойцы Красной армии и военно-морского флота сплочены, как никогда, вокруг Советского правительства, вокруг нашей большевистской партии, вокруг своего великого вождя, вокруг мудрого тов. Сталина, для новых и еще невиданных успехов труда в промышленности и в колхозах, для новых славных побед Красной армии на боевых фронтах.

К ЗАКЛЮЧЕНИЮ ГЕРМАНО-СОВЕТСКОГО ДОГОВОРА О ДРУЖБЕ И ГРАНИЦЕ МЕЖДУ СССР И ГЕРМАНИЕЙ.

В течение 27—28 сентября в Москве происходили переговоры между Председателем Совнаркома СССР и Наркоминделом тов. Молотовым и Министром Иностранных Дел Германии г. фон-Риббентропом по вопросу о заключении германо-советского договора о дружбе и границе между СССР и Германией.

В переговорах принимали участие тов. Сталин и советский полпред в Германии т. Шкварцев, а со стороны Германии — германский посол в СССР г. Шуленбург.

Переговоры закончились подписанием германо-советского договора о дружбе и границе между СССР и Германией и заявления правительств СССР и Германии, а также обменом письмами между т. Молотовым и г. фон-Риббентропом по экономическим вопросам. Ниже приводятся соответствующие документы.

ГЕРМАНО-СОВЕТСКИЙ ДОГОВОР О ДРУЖБЕ И ГРАНИЦЕ МЕЖДУ СССР И ГЕРМАНИЕЙ.

Правительство СССР и Германское Правительство после распада бывшего Польского государства рассматривают исключительно как свою задачу восстановить мир и порядок на этой территории и обеспечить народам, живущим там, мирное существование, соответствующее их национальным особенностям. С этой целью они пришли к соглашению в следующем:

СТАТЬЯ I.

Правительство СССР и Германское Правительство устанавливают в качестве границы между обоюдными государственными интересами на территории бывшего Польского государства линию, которая нанесена на прилагаемую при сем карту и более подробно будет описана в дополнительном протоколе.

СТАТЬЯ II.

Обе Стороны признают установленную в статье I границу обоюдных государственных интересов окончательной и устранят всякое вмешательство третьих держав в это решение.

СТАТЬЯ III.

Необходимое государственное переустройство на территории западнее указанной в статье I линии производит Германское Правительство, на территории восточнее этой линии — Правительство СССР.

СТАТЬЯ IV.

Правительство СССР и Германское Правительство рассматривают вышеприведенное переустройство как надежный фундамент для дальнейшего развития дружественных отношений между своими народами.

СТАТЬЯ V.

Этот договор подлежит ратификации. Обмен ратификационными грамотами должен произойти возможно скорее в Берлине.

Договор вступает в силу с момента его подписания.

Составлен в двух оригиналах, на немецком и русском языках.

Москва, 28 сентября 1939 года.

По уполномочию Правительства СССР **В. МОЛОТОВ.**	За Правительство Германии **И. РИББЕНТРОП.**

Карту, указанную в статье I Германо-Советского договора о дружбе и границе между СССР и Германией см. на следующей странице.



ЗАЯВЛЕНИЕ СОВЕТСКОГО И ГЕРМАНСКОГО ПРАВИТЕЛЬСТВ ОТ 28 СЕНТЯБРЯ 1939 ГОДА.

После того как Германское Правительство и Правительство СССР подписанным сегодня договором окончательно урегулировали вопросы, возникшие в результате распада Польского государства, и тем самым создали прочный фундамент для длительного мира в Восточной Европе, они в обоюдном согласии выражают мнение, что ликвидация настоящей войны между Германией с одной стороны и Англией и Францией с другой стороны отвечала бы интересам всех народов. Поэтому оба Правительства направят свои общие усилия, в случае нужды в согласии с другими дружественными державами, чтобы возможно скорее достигнуть этой цели. Если, однако, эти усилия обоих Правительств останутся безуспешными, то таким образом будет установлен факт, что Англия и Франция несут ответственность за продолжение войны, причем в случае продолжения войны Правительства Германии и СССР будут консультироваться друг с другом о необходимых мерах.

По уполномочию Правительства СССР
В. МОЛОТОВ.

За Германское Правительство
И. РИББЕНТРОП.

28 сентября 1939 года.

Москва, 28 сентября 1939 года

Германскому Министру Иностранных Дел, Господину Иоахиму фон-Риббентроп.

в наст. время в Москве

Господин Министр,

ссылаясь на наши переговоры, мы имеем честь подтвердить Вам,

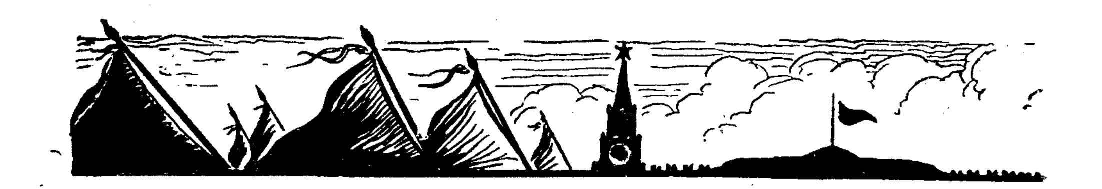
что Правительство СССР на основании и в духе достигнутого нами общего политического соглашения исполнено воли всемерно развить экономические отношения и товарооборот между СССР и Германией. С этой целью обеими сторонами будет составлена экономическая программа, согласно которой Советский Союз будет доставлять Германии сырье, которое Германия в свою очередь будет компенсировать промышленными поставками, производимыми в течение продолжительного времени. При этом обе стороны построят эту экономическую программу таким образом, чтобы германо-советский товарооборот по своим размерам снова достиг высшего объема, достигнутого в прошлом.

Оба Правительства дадут немедленно необходимые распоряжения о проведении вышеуказанных мер и позаботятся о том, чтобы переговоры как можно скорее начались и были доведены до конца.

Примите, Господин Министр, повторное уверение в совершеннейшем моем уважении.

В. МОЛОТОВ

В ответ на письмо тов. Молотова от 28 сентября получено письмо от министра Иностранных Дел Германии г-на фон-Риббентропа, где указывается, что Германское Правительство согласно дать все необходимые распоряжения в духе письма тов. Молотова.



НАГРАЖДЕНИЕ ЗНАЧКОМ «ПОЧЕТНЫЙ ПОЛЯРНИК»

За самоотверженное отношение к исполнению служебных обязанностей приказом по Главсевморпути № 953 награжден значком «Почетный полярник» моторист, старший буровой рабочий Диксоновской угольной экспедиции тов. И. Л. Тамбовцев. Этим же приказом ему установлена денежная премия в размере месячного оклада.

* * *

За самоотверженную работу по сохранению парохода «Товарищ Сталин» в период зимовки 1937/38 г. приказом по Главсевморпути за № 971 значком «Почетный полярник» награждены следующие особо отличившиеся товарищи из экипажа парохода «Товарищ Сталин»:

1. **С. Н. Богорад** — второй помощник капитана.
2. **А. А. Головотинский** — старший машинист.
3. **В. Н. Горохов** — старший помощник капитана.
4. **И. И. Гущ** — врид третьего механика.
5. **М. П. Панфилов** — капитан.
6. **З. И. Плотников** — радист.
7. **В. Д. Погодин** — матрос.
8. **А. Н. Сорокин** — матрос.
9. **Д. Д. Чернов** — второй механик.
10. **М. М. Шустин** — помполит.

* * *

За образцовую работу на отстое судов во время зимовки 1937/38 г. каравана ледокола «Ленин», приказом по Главсевморпути за № 971 награждены значком «Почетный полярник» следующие товарищи из экипажа парохода «Ильмень»:

1. **П. В. Белогоров** — старший машинист.
2. **А. И. Пуганов** — старший механик.
3. **И. В. Юдихин** — радист.

* * *

В связи с десятой годовщиной заполярного города Игарки, за стахановские успехи в работе, за плодотворную работу в течение ряда лет на Крайнем Севере, приказом по Главсевморпути за № 1087, награждены значком «Почетный полярник»:

1. **Алексютович Н. С.** — инструктор Игарского политотдела.
2. **Бежин П. Г.** — старший авиатехник Игарского авиаотряда.
3. **Бирюков А. М.** — звеньевой совхоза «Полярный».
4. **Богаченко М. Я.** — плотник Севенстроя.
5. **Ильин И. С.** — зам. редактора газеты «Большевик Заполярья».
6. **Петров А. П.** — токарь Игарского затона.
7. **Симонов А. В.** — шкипер лихтера № 3.



Превратим Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль

А. ХРАПАЛЬ

К НАВИГАЦИИ 1940 ГОДА ГОТОВИТЬСЯ СЕЙЧАС

В деятельности Главсевморпути 1938 год был переломным. В этом году правительство Союза ССР сделало глубокий и всесторонний анализ работы Главсевморпути, вскрыло ошибки и недостатки и наметило практические мероприятия по улучшению работы Северного морского пути.

Этим постановлением все внимание Главсевморпути было сосредоточено на его основной задаче — на задаче превращения Северного морского пути в надежно действующую транспортную магистраль, осуществлению чего должны быть подчинены в системе Главсевморпути и научно-исследовательская деятельность и работы по созданию надежной материально-технической базы.

В 1939 г. положено начало нормальной коммерческой эксплоатации Северного морского пути. Навигация текущего года уже не носит ни научно-экспедиционный характер, как это было в первые годы плавания по северным морям, ни экспедиционно-спасательный характер, как это было в 1938 г. В этом году осуществляются большие грузовые и пассажирские перевозки.

1940 г. должен быть решающим годом в выполнении основной задачи, поставленной партией и правительством перед Главсевморпути.

Превращение Северного морского пути в нормально действующую водную магистраль, предполагает выполнение в 1940 г. следующих основных задач: продолжение строительства портов Диксон, Тикси и Провидение; окончание строительства ледокольного флота, начатого еще в 1934 г.; дальнейшее изучение трассы Северного морского пути, в особенности трудно проходимых участков (проливов, мелководных районов) и устьев рек; создание прочной топливной базы на побережьи и окончание строительства Мурманского завода.

В 1940 г. Главсевморпути предстоит выполнить большую программу по перевозкам.

Выполнить в 1940 г. план по перевозкам и все очередные задачи, стоящие перед Главным Управлением Севморпути, возможно только при условии тщательного и своевременного проведения всех подготовительных мероприятий. Всем управлениям Главсевморпути и его местным органам, каждому предприятию необходимо уже сейчас, не теряя ни минуты времени, разработать план мероприятий, обеспечивающих выполнение задач Главсевморпути в 1940 г.

По каждой отрасли хозяйства имеется ряд неразрешенных проблем, которые должны быть составной частью плана в 1940 г., над разрешением которых необходимо уже сейчас работать. Имеется много организационных мероприятий, обеспечивающих своевременное составление высококачественных планов и их выполнение, которые должны быть немедленно осуществлены.

Научно обоснованный план должен быть основным орудием Главсевморпути в борьбе за превращение Северного морского пути в нормально действующую водную магистраль.

Враги народа, орудовавшие в Главсевморпути, прилагали все усилия к нарушению плановости во всей работе, дезорганизуя производство. Последствия вредительства в плановой работе до конца не ликвидированы и сейчас. Планирование продолжает оставаться в запущенном состоянии.

Планирование и организация производства мыслимы только на основе норм. «Одни говорят, что нам не нужно больше никаких технических норм. Это неверно, товарищи. Более того,— это глупо. Без технических норм невозможно плановое хозяйство» [1].

К сожалению нормам в Главсевморпути не придается должного значения. Нормирование поставлено неудовлетворительно. Еще в начале 1938 г. был поставлен вопрос о составлении норм. Проект приказа об этом около полгода пролежал в канцелярии планово-экономического отдела. После того как т. Папанин подписал приказ, тот же отдел полгода раскачивался, не приступая к составлению норм. Наконец, приступили к этому делу, но по значительной части отраслей хозяйства пользовались ненадежным материалом и применяли неправильные методы в работе. И по настоящее время нормы составлены не по всем отраслям хозяйства, а составленные нормы еще не все утверждены руководством.

Необходимо немедленно разработать методологические указания по составлению плановых и рабочих (оперативных) норм по каждой отрасли хозяйства, закончить их составление и утвердить в возможно короткие сроки.

Без тарифов невозможно ни планировать, ни организовывать эксплоатацию водного транспорта. Однако по морскому транспорту тарифы в нашей системе отсутствуют. Нужно безотлагательно их разработать.

Вредительство в планировании заключалось и в том, что планы составлялись только к концу планируемого года. Предприятия по существу работали без плана, при отсутствии необходимого контроля за их деятельностью. В 1939 г. наблюдалось сокращение сроков составления планов. С точки зрения сроков составления планов налицо некоторое улучшение планирования. Однако и в 1939 г. планы были составлены не своевременно. Срок окончания этой работы был установлен — середина I квартала, а фактически планированием занима-

---

[1] И. Сталин. Из речи на Первом всесоюзном совещании стахановцев.



Бухта Провидения. Угольная площадка бухты Эммы в начале строительства порта

лись в основном в апреле и мае. По некоторым отраслям хозяйства планы были закончены только в июле.

Учитывая уроки 1939 г., Планово-финансовому управлению нужно предпринять все меры к тому, чтобы составление плана на 1940 г. было закончено в конце декабря 1939 г.

Одним из больших недостатков в прошлом была несогласованность планирования производства, финансов, труда и технического снабжения. Этого не должно быть при составлении плана на 1940 г. Планы по труду, финансам и техническому снабжению должны составляться только на основе производственной программы.

В практике Главсевморпути имеют место случаи составления нереальных планов — завышенных или наоборот заниженных. Почему это происходит? Потому что планы составляются подчас оторванно от конкретных производственных условий отдельных предприятий. Учет стоит пока еще не на должном уровне. Планы составляются только в Главном Управлении Севморпути. К планированию не привлекаются широкие массы рабочих, инженерно-технических работников и служащих.

Нужно улучшить учет и отчетность, организовать анализ отчетов и изменить систему планирования. Нужно стать на путь, так называемой, «двухпоточной» системы планирования. В центре при этой системе разрабатываются плановые задания для каждого предприятия, формы планов, методы их составления и т. д. Все эти материалы передаются на предприятия, где должно брать свое начало составление развернутых планов, с участием всей массы рабочих, инженерно-технических работников и служащих. Составленные здесь планы должны утверждаться в отраслевых управлениях и отделах. Только после этого, планово-финансовое управление сводит все планы по отраслям

в единый план Главсевморпути. Такого планирования еще не было в нашей системе.

Товарищ Сталин учит нас тому, что «только бюрократы могут думать, что плановая работа *заканчивается* составлением плана. Составление плана есть лишь *начало планирования*. Настоящее плановое руководство развертывается лишь после составления плана, после проверки на местах, в ходе осуществления, исправления и уточнения плана»[2]. В Главсевморпути, к сожалению, планово-финансовое управление, как и плановые сектора отраслевых управлений, не занимаются оперативным планированием. Очевидно, что такое положение должно быть изменено в корне.

Финансовое хозяйство Главсевморпути продолжает оставаться в неудовлетворительном состоянии. Общие убытки за 1938 г. составили около 100 млн. руб. Дебиторская задолженность достигла 94 млн. руб., а кредиторская — 105 млн. руб. Учет и отчетность по финансам требуют дальнейшего улучшения. Бухгалтерские отчеты поступают с опозданием, не все они рассматриваются на балансовой комиссии. Планово-финансовое управление недостаточно анализирует их. Еще хуже поставлен оперативный учет. По ряду предприятий в Главсевморпути нет даже полного представления об их финансовом состоянии.

Планово-финансовое управление, центральная бухгалтерия, отраслевые управления и отдельные предприятия должны сейчас же наметить практические мероприятия, осуществление которых обеспечило бы в 1940 г. решительное оздоровление финансового хозяйства Главсевморпути.

Хозрасчет должен быть основным рычагом в руководстве работой предприятий, в контроле за их деятельностью. Тем не менее, в Главсевморпути хозрасчет по существу отсутствует. Контроля рублем нет. Более того, иногда средства отпускаются даже без отчетов об уже израсходованных суммах. Отсутствие хозрасчета является одной из причин неудовлетворительного состояния финансового хозяйства Главсевморпути.

Нужно, наконец, по настоящему внедрить хозяйственный расчет, о чем должны быть сейчас же разработаны положения и инструкции. Необходимо разработать мероприятия по ликвидации дебиторской задолженности, мобилизации внутренних ресурсов и недопускать имеющие место нарушения финансовой дисциплины.

Центральная бухгалтерия обязана усилить ревизорскую группу, улучшить все ревизорское дело с таким расчетом, чтобы каждое предприятие постоянно чувствовало наблюдение ревизоров за его деятельностью.

Убытки в Главсевморпути представляют большую сумму. Однако никто не сделал серьезной попытки произвести глубокий и всесторонний анализ себестоимости производства, вскрыть причины повышения фактической стоимости над плановой. А ведь без такого анализа невозможно наметить мероприятий по снижению себестоимости и тем самым улучшить финансовое хозяйство. Плановые органы и бухгалтерия должны организовать анализ себестоимости производства в 1939 г.

Подготовка флота к навигации 1939 г. проходила значительно лучше, чем в предыдущем году, тем не менее, она была неудовлетвори-

[2] И. Сталин. «Вопросы ленинизма», изд. X, стр. 413.



Угольная база Диксона на острове Конус

тельной. Главный недостаток состоял в том, что все подготовительные работы проходили с большим опозданием. Материально-техническое снабжение было организовано несвоевременно. К началу навигации почти все суда не вышли из ремонта. Договор с Наркомморфлотом на фрахтование судов был заключен несвоевременно и они переданы с большим опозданием. Ремонт некоторых судов («Дежнев» и др.) был настолько недоброкачественным, что они, после выхода из ремонта, возвращались для повторных доделок. Неудовлетворительно было организовано снабжение судов топливом и т. д. Не лучше обстояло дело и с подготовкой к навигации речного флота.

Вследствие неудовлетворительной подготовки флота к навигации, суда вышли на западе с опозданием больше чем на декаду, а на востоке — почти на месяц. Срыв графика значительно затруднил выполнение плана перевозок в текущую навигацию.

Чтобы обеспечить своевременное начало навигации в 1940 г. и по-большевистски ее провести — необходимо уже теперь начать подготовлять флот. Еще до окончания текущей навигации надо составить дефектные ведомости отдельных судов (делать это нужно во время их плавания); сейчас же дать заявки на ремонтные материалы и предпринять меры, обеспечивающие своевременную доставку материалов в ремонтные базы; не позже октября составить план размещения ремонта судов по заводам, заключить с ними договора на эти работы; составить график выхода из ремонта каждого судна, который должен затем уточниться по получении дефектных ведомостей; упорядочить планирование снабжения судов топливом; добиться установления количества фрахтованного флота на 1940 г. не позднее октября 1939 г. и заключить договор с Наркомморфлотом на фрахтование судов не позже января — февраля 1940 г.

Не мало недостатков было у нас и в оперативном планировании и организации самой навигации. Графики движения морского и речного

флота не были увязаны, к тому же они составлялись несвоевременно. Несвоевременно составлялись также и планы перевозок. Погрузочно-разгрузочные работы были организованы неудовлетворительно.

Главсевморпуть имеет богатый опыт в плавании Северным морским путем и по северным рекам. Однако этот опыт мало обобщается, не анализируется. Из него не делается соответствующих практических выводов, направленных к улучшению навигации. В виду этого ряд крупных недостатков в работе морского и речного транспорта повторяются из года в год. Необходимо всесторонне изучить опыт навигации прошлых лет и текущего года и наметить практические мероприятия для лучшей ее организации в 1940 г. Выводы по итогам подготовки к навигации 1939 г. должны быть сделаны в самое ближайшее время. Мероприятия, связанные с итогами самой навигации, могут быть намечены несколько позже, но безусловно в текущем году.

Некоторые мероприятия в улучшении оперативного планирования морского и речного транспорта напрашиваются уже и сейчас. Прежде всего необходимо установить такой порядок, при котором общий план перевозок по направлениям составлялся бы по отдельным морским и речным судам, и не позже января. Эти планы должны доводиться до коллектива работников каждого судна, что повысит ответственность коллектива и разовьет инициативу в борьбе за выполнение планового задания.

Речные суда часто не используются из-за отсутствия увязки графиков движения морских и речных судов. Поэтому увязка графиков судов морского и речного транспорта, улучшение координации их работы является одним из важнейших мероприятий.

Установлено, что тяговые мощности судов речного флота недостаточны, что снижает проводную способность флота. Очевидно, что, на основе теплотехнических и динамометрических испытаний буксирного флота, необходимо установить новые, более высокие тяговые мощности речных судов.

Важнейшей причиной плохого использования речного транспорта является неравномерная его нагрузка во времени. Наибольшие провалы в графике работы речного флота бывают в начале навигации, когда грузы морским путем еще не доставлены. Это последнее обстоятельство усугубляется еще и тем, что отстойные пункты не совпадают с пунктами грузообразования и депонировки. Пароходы обычно в начале навигации делают поэтому значительные холостые пробеги. В целях лучшего использования речного флота, необходимо отстойные пункты организовывать в местах депонировки и грузообразования, всемерно развивая местные перевозки.

Чтобы успешно провести навигацию, очень важно своевременно получить заявки клиентов на предполагаемые перевозки, своевременно забросить грузы в порты отправления, составить каргопланы и т. д. Много недостатков в этом отношении было во время подготовки к навигации 1939 г. Для устранения этих недостатков в будущем году, необходимо прежде всего упорядочить взаимоотношения с клиентурой морского и речного транспорта, разработав для этого особое положение.

Необходимо улучшить планирование завоза грузов. В чем здесь были основные недостатки? Работа эта проводилась с очень большим опозданием. Торговое управление, например, готовясь к навигации 1939 г., составляло планы завоза грузов только в апреле. Нередко пла-

нирование завоза грузов производилось без достаточного учета действительной потребности данного района в том или ином товаре. Часто в одни районы завозились излишки различных товаров, а в другие, наоборот, те же товары завозились в недостаточном количестве. Имели место и встречные перевозки, вызывающие ненужную загрузку транспорта и дополнительные затраты государственных средств.

Выбор направления грузов производился иногда без достаточного экономического обоснования. Например, в 1939 г. Торговое управление завозило в Верхоянский район Якутской АССР 580 т через Иркутск и 753 т через Мурманск. Подсчет показывает, что завоз в указанный район через Иркутск обходится на 1 400 руб. на тонну дороже, чем через Мурманск. А ведь прилегающей к Лене части Верхоянского района нужно было всего лишь около 250 т грузов!

Торговое управление вследствие неправильного районирования завоза грузов потеряло 720 тыс. рублей только от операций по завозу в Верхоянский район. Приведенный пример не является единичным. Правильное районирование завоза грузов позволит Главсевморпути сэкономить миллионы рублей.

Создание собственной продовольственной базы вокруг предприятий Главсевморпути, расположенных на Крайнем Севере, является одним из условий культурной и зажиточной жизни рабочих и служащих и, следовательно, высокой производительности их труда. Поэтому нужно изжить имеющее место пренебрежительное отношение к сельскому хозяйству у отдельных работников Главсевморпути. Нужно осудить «теорию» руководителя Планово-Финансового Управления т. Арапова о том, «что картофель выращивать на Севере вообще невозможно». Нужно разработать мероприятия по созданию собственной продовольственной базы вокруг предприятий Главсевморпути, расположенных на Крайнем Севере.

Нередко на Крайний Север завозятся такие строительные материалы, как кирпич, песок, имеющиеся в готовом виде на месте или могущие быть изготовленными в районах значительной части наших строек. Это приводит к ненужной загрузке транспорта, огромным затратам на транспортировку строительных материалов, их потерям в пути. Кирпич, например, иногда дает в пути браку до 30%. Использование местных стройматериалов значительно ускорит, улучшит и удешевит строительство. Немедленно нужно разработать мероприятия по использованию местных стройматериалов в 1940 г. (определение их ресурсов, размещение подсобных предприятий, производящих стройматериалы, и т. д.).

Большое значение имеет правильный выбор мест для строительства хозяйственных центров. Из-за невнимания к этому вопросу, постройки иногда приходилось переносить по несколько раз. Например, Корякская культбаза переносилась 3 раза. Неправильно было выбрано место для строительства полярных станций на м. Шелагский, м. Сердце Камень, на островах Комсомольской правды и т. д. При составлении плана строительства на 1940 г., необходимо обратить внимание на правильный выбор мест для строительства хозяйственных центров.

В одних и тех же географических пунктах иногда размещаются несколько предприятий и учреждений Главсевморпути. Нередко каждая из организаций, буквально на одной строительной площадке, самостоятельно производит параллельное строительство, иногда даже одних и тех же объектов. Единого плана строительства хозяйственных центров не имеется. Нет нужды доказывать несостоятельность такой

организации строительства. Нужно рассматривать предприятия и учреждения, подведомственные различным управлениям Главсевморпути и размещенные в одном и том же географическом пункте, как единое комплексное хозяйство. В Главсевморпути должен составляться единый план строительства хозяйственных центров. Такой план должен быть составлен к концу 1939 г. по всем пунктам, где будет строительство в 1940 г.

В Главсевморпути не упорядочен вопрос стоимости строительства в отдельных районах, отсутствуют в частности ценники на стройматериалы. Эти недочеты должны быть изжиты в практике строительства 1940 г.

Указание товарища Сталина о том, что «механизация процессов труда является той *новой* для нас и *решающей* силой, без которой невозможно выдержать ни наших темпов, ни новых масштабов производства»[3], имеет исключительное значение в условиях Крайнего Севера.

Ряд процессов труда на предприятиях Главсевморпути механизирован крайне незначительно или не механизирован вовсе. Например, отсутствует механизация погрузочно-разгрузочных работ, заготовки и вывозки леса и т. д. Вследствие отсутствия механизации на погрузке и выгрузке, производительность труда крайне мала, что влечет за собой большие простои флота. В плане на 1940 г. вопросы механизации труда, технического оснащения наших предприятий должны занять соответствующее место.

Прежде всего необходимо обратить внимание на типизацию средств производства. Силовое хозяйство Главсевморпути представлено множеством различного типа двигателей. На полярных станциях оборудование также разнообразного вида. Различие типов силовых машин, оборудования и других средств производства затрудняет снабжение их нефтепродуктами, ремонтными материалами, подготовку кадров и организацию эксплоатации.

Разработка типизации средств производства должна быть одной из важнейших задач подготовки к 1940 г. На основе анализа опыта работы Главсевморпути нужно избрать такие типы силовых машин, оборудования и других средств производства, которые являются наиболее эффективными в условиях Севера.

Всем известны трудности транспортировки и хранения на Севере жидкого горючего. Перевод работы двигателей на местное топливо будет иметь большое значение в механизации труда во всех отраслях хозяйства. Страна располагает богатым опытом в эксплоатации газогенераторных двигателей на древесном и торфяном топливе. Главсевморпути необходимо разработать план широкого внедрения и в нашем хозяйстве газогенераторных установок, определить потребное их количество по отраслям хозяйства и районам, определить ресурсы местного топлива для таких установок, порядок его заготовки, хранения и т. д.

Установление возможности использования углей Крайнего Севера на газогенераторных установках произвело бы целую революцию в нашем энергетическом хозяйстве, в особенности в угольной промышленности. Нужно поэтому произвести соответствующее испытание углей всех эксплоатируемых месторождений Крайнего Севера.

---

[3] И. Сталин, «Вопросы ленинизма», изд. X, стр. 450.

Враги народа направляли свои усилия на эксплоатацию основных средств производства на износ, тем самым преждевременно выводя их из строя. Сейчас ведется борьба за ликвидацию последствий вредительства в этой области. В 1940 г. должны быть разработаны нормы амортизации, положение о порядке ремонта отдельных видов основных средств. Нужно улучшить планирование и организацию ремонта, построить и улучшить оборудование ремонтных баз, вести борьбу за соблюдение правил ремонта и ухода за средствами производства.

В условиях Крайнего Севера значение лозунга «кадры решают все» исключительно велико. Подбору кадров и их обучению руководители Главсевморпути уделяют много внимания. Многое уже сделано. Однако много еще есть недостатков. Планы потребности в кадрах составляются несвоевременно, перед началом навигации. Набор рабочих происходит неорганизованно, методом штурмовщины. Подготовка кадров, прежде всего массовой квалификации, ведется неудовлетворительно.

С целью устранения указанных недостатков, план потребности в кадрах в 1940 г. необходимо составить не позже октября 1939 г. В соответствии с этим планом нужно организованно набирать рабочую силу, с таким расчетом, чтобы до начала навигации рабочие смогли пройти краткосрочные курсы.

Правильная организация труда является одним из важнейших условий высокой его производительности. Товарищ Сталин учит нас тому, что «нужно еще поставить рабочих в такие условия труда, которые бы давали им возможность работать с толком, поднимать производительность, улучшать качество продукции. Нужно, стало быть, организовать труд на предприятиях таким образом, чтобы производительность подымалась из месяца в месяц, из квартала в квартал» [4].

«У нас все еще имеется ряд предприятий, где организация труда поставлена из рук вон плохо, где вместо порядка и согласованности в работе имеют место беспорядок и неразбериха, где вместо ответственности за работу царит полная безответственность и обезличка» [5].

Такую характеристику организации труда в некоторых предприятиях товарищ Сталин давал еще в 1931 г. Однако на отдельных предприятиях Главсевморпути можно и в 1939 г. встретить беспорядок и неразбериху, обезличку и безответственность (Шпицбергенские копи и др.). Отделу труда и зарплаты необходимо разработать мероприятия, которые помогли бы в 1940 г. устранить недостатки в организации труда.

Сдельщина фактически применяется не во всех предприятиях Главсевморпути. На многих предприятиях отсутствуют обоснованные рабочие (оперативные) нормы выработки. Без таких норм невозможно разработать расценки, а следовательно и внедрить сдельную систему оплаты труда.

Чтобы в 1940 г. упорядочить оплату труда, внедрить во всех предприятиях сдельщину, необходимо закончить пересмотр должностных ставок, уже начатый отделом труда, закончить разработку закона о льготах для работников, работающих на Крайнем Севере, разработать для предприятий тарифные сетки, рабочие нормы выработки.

---

[4] И. Сталин. «Вопросы ленинизма», изд. X, стр. 453—454.
[5] И. Сталин. «Вопросы ленинизма», изд. X, стр. 454.

Работа предприятий в значительной степени зависит от четкости работы центрального аппарата Главсевморпути и его местных органов. Эта четкость зависит от организации и планирования труда в каждом управлении, отделе, секторе, группе. Но как можно планировать и организовывать труд, если отсутствует положение о большинстве отделов и секторов? Отделы, сектора, группы и отдельные работники не имеют твердо очерченных прав и обязанностей. Это связывает инициативу работников, не позволяет им развернуть все свои способности в борьбе за выполнение плана.

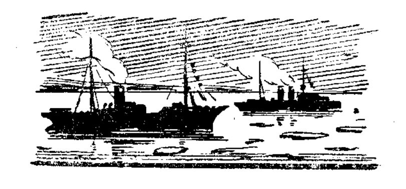
Нужно выкорчевать штурмовщину в нашем аппарате и ввести плановость в работе. Для этого каждое звено аппарата должно иметь свое положение, а каждый работник — должностную инструкцию. Контроль за исполнением является неотъемлемой частью планирования. Он должен быть поэтому четко оранизован в центре и на местах.

Марксизм-ленинизм учит тому, что могущественной силой подъема производительности труда является социалистическое соревнование. Именно поэтому вождь народа товарищ Сталин указывает на соцсоревнование, как на «...важнейший, если не самый важный факт в социалистическом строительстве».

В целях стимулирования дальнейшего развития социалистического соревнования в системе Главсевморпути, СНК СССР от 2 августа 1938 г. утвердил переходящие красные знамена, значок «Почетный полярник», «Похвальную грамоту». Это решение Правительства полярниками встречено с огромным подъемом.

В борьбе за переходящие красные знамена, десятки и сотни передовых стахановцев показали замечательные образцы социалистического труда. Ряд предприятий добились значительного улучшения в своей работе. Коллективы ледокола «Ермак» и теплохода «Пятилетка» успешно провели навигацию 1938 г., значительно перевыполнили свои производственные задания, завоевали переходящие красные знамена. Десятки лучших стахановцев Севморпути за образцовую работу награждены значками «Почетный полярник» и «Похвальной грамотой». Сотни людей показали образцы стахановской работы в период навигации 1939 г.

Задача состоит в том, чтобы сейчас еще больше развить социалистическое соревнование в борьбе за успешную подготовку и выполнение плана Главсевморпути в 1940 г.



А. МАРКОВИН

ПОСТРОИТЬ СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД В СРОК!

Чтобы успешно выполнить решение XVIII Съезда партии о превращении Северного морского пути в нормально действующую водную магистраль нужно своевременно построить Мурманский Судоремонтный завод. Этот завод должен стать основной базой ремонта всего нашего Арктического флота.

Как известно, строительство завода сильно затянулось. Пробравшиеся на стройку враги народа всячески пытались сорвать строительство, растягивали его на неопределенный срок, осуществляли вредительские акты. Но планы врагов были раскрыты органами НКВД и передовыми людьми стройки. Силами многочисленного коллектива строителей здравница арктических кораблей частично уже построена и вступила в эксплоатацию.

Выполнить постановление Совнаркома СССР от 29 августа 1938 года: сдать завод полностью в эксплоатацию в 1940 году — такова боевая программа действий всего коллектива строителей.

Чтобы осуществить эту программу имеются главные и решающие условия: исключительно высокий производственный энтузиазм людей, приехавших на стройку, полное оснащение ее механизмами, обеспеченность строительными материалами.

Почти каждый день приносит все новые и новые рекорды высокой производительности труда лучших стахановцев и ударников, бригад, смен.

Мастер глубокого бурения т. Алехин за смену пробурил 8,5 метров скалы, выполнив норму на 700%. Бывший землекоп т. Голинько, освоив технику глубокого бурения, систематически выполняет производственные задания на 200—300%.

Бригада экскаваторщиков (бригадиры — машинисты тт. Мозодулин и Кологреев, их помощники, Петухов и Тришин, кочегары Коблик и Апахов) за смену доводили погрузку породы до 360 кубометров вместо 125 кубометров по норме.

Хороших результатов добилась бригада котельщиков (бригадир т. Пастухов), подсобников (бригадир т. Вокурин), плотников (бригадир т. Четвернин). Много еще других бригад, смен и отдельных стахановцев на деле показали сознательное социалистическое отношение к труду.

Многие молодые строители, приехавшие на стройку по призыву Ивана Дмитриевича Папанина, в процессе работы освоили новую специальность. Со всей присущей нашей советской молодежи энергией и настойчивостью готовы они отдать свои силы на благо общенародного дела.

Однако на строительстве имеется еще много недочетов, тормозящих окончание строительства в срок.

На заводе до сих пор отсутствует проект организации всех работ в целом.

Строительная организация взяла на себя не только само строительство, но и проектирование организации и производства работ. Для этого надо было создать на строительстве крепкий производственно-технический отдел, укомплектованный кадрами инженерно-технических работников и специалистами — руководителями. На деле руководство производственно-техническим отделом не было обеспечено грамотными, достаточно подготовленными, способными справиться с этим участком работы, людьми.

Производственно-технический отдел по существу превращен в технический отдел. Вопросами проектирования и организацией работ занимается всего 2—3 чел.

Отдел должен был составлять график очередности работ и проекты производства видов работ по отдельным объектам на квартал раньше начала их строительства. У нас же строительные работы опережают проекты. Проекты запаздывают и ведутся попутно.

Взять например постройку доков — самого ответственного участка строительства завода. Когда основные работы по выемке скалы и грунта подошли к концу и нужно было приступить к бетонированию доков, оказалось, что строительство не подготовило ни арматурного, ни опалубочного дворов, ни камнедробильного, ни бетонного заводов. Основная причина — отсутствие проектов.

Недопустимо затянулась разработка проекта транспортировки бетона.

Производственно-техническому отделу уже сейчас следовало бы заняться детальной разработкой таких вопросов, как например: землечерпание грунта из преддокового бассейна, подводная выемка скалы, планировка территории и подъездов к докам, постройка и оборудование набережной, постройка судокорпусного цеха, постоянной компрессорной, организация железнодорожного и автогужевого проезда на промплощадку. Ничего этого не делается.

Отдельные инженеры из производственной группы, проявляющие в этом направлении собственную инициативу, вносящие деловые предложения, не встречали должной поддержки со стороны бывшего начальника отдела тов. Александрова.

Серьезным недостатком строительства является брак, принявший за последнее время особенно большие размеры. Вот примеры:

Все столярные изделия (двери, рамы и т. д.) изготовляются из сырого леса. После того как их установят, они при высыхании коробятся, трескаются. В большинстве построек их приходится заменять новыми.

В некоторых домах второго комсомольского городка печи были выстроены на песчаных фундаментах. Сейчас часть этих фундаментов размыло подпочвенной водой, печи разрушаются.

При строительстве каменных домов не были своевременно подготовлены детали для балконов. Чтобы не задерживать кладку стен пришлось оставить большие проемы в стенах. Это ведет к низкому качеству и удорожанию стоимости строительства.

Большую часть брака (переделки) надо отнести за счет скверной работы производственно-технического отдела. Так например, рубленая баня была

спроектирована этим отделом с многочисленными дефектами. И вот уже около года, как баню не могут выстроить, а в ней чувствуется острая нужда.

Вот другой пример. Проекты камнедробильного и бетонного заводов, присланные проектной организацией треста № 46, Управление строительства забраковало. За значительные деньги отдельные работники производственно-технического отдела взялись за проектирование этих заводов. Долго и в тяжелых муках рождались проекты. Наконец, заводы были выстроены. Во время опробования выяснилось, что они страдают серьезными дефектами. Камнедробилки и моторы были установлены на разных массивах. Камнедробилки — на деревянном ряжевом основании, а моторы — на бетонных фундаментах. Результат — камнедробилки сорвались с фундамента. Пришлось вновь проектировать фундаменты, делать их в одном массиве. Все это потребовало дополнительной большой затраты рабочего времени.

Большие бетономешалки емкостью до 2000 тыс. литров по монтажным чертежам были установлены так, что бетон мог выгружаться только во внутрь деревянного ряжа, который заполнен бутом.

Случаи всевозможных переделок, брака на строительстве не единичны. Брак удорожает строительство и грозит срывом окончания стройки в срок.

С бракоделами нужно вести решительную борьбу, однако при прямом попустительстве начальника строительства тов. Белова большинство из них остается безнаказанным.

Морское управление Главсевморпути в делах строительства заняло позицию, мягко выражаясь, наблюдателя. Никакого контроля выполнения работ оно не осуществляет. А ведь эксплоатировать завод будет Морское управление. Представитель Морского управления — редкий гость на стройке.

Плохо на строительстве организован труд. Имеющиеся механизмы загружены всего на 40—50%. Рабочая сила, которой на строительстве не хватает, используется часто нерационально. Бригады перебрасываются с места на место, широкий фронт работ не подготавливается. Все это ведет к снижению производительности труда.

Большое значение на стройке имеют экскаваторы. От того, как будут выполняться нормы экскаваторами зависит выполнение плана большинства производственных участков: железнодорожного транспорта, автогужевого транспорта, работа кран-дерриков и др.

Между тем загрузка экскаваторов составляла не более 50%. Это явилось следствием неправильной организации выемки из котлована доков скалы и грунта (был применен двухъярусный способ разработки, наличие больших откосов) и следствием разрыва в мощностях между механизмами (буровое оборудование обеспечивало загрузку экскаваторов на 30—40%).

Не используется и мелкая механизация. Часто можно видеть как работы выполняются кустарным способом.

На третьем стройучастке раздробление щебенки производилось вручную, в то время как на первом стройучастке стояла неиспользуемая камнедробилка. На этом же участке производилась вручную и острожка досок. В то же время на строительном дворе строгательные станки и люди, обслуживающие их, простаивали.

Плотники, занятые на работах второго Комсомольского городка, выполняли вручную сверловку, перепилку, острожку, а электроинструмент, с помощью которого можно все это сделать, лежал на складе. Никто не побеспокоился пустить его в действие.

Кустарным способом заправлялись большие долотья для глубокого бурения при наличии на заводе нового кузнечного цеха, который безусловно с успехом мог бы выполнить эту работу.

Плановый отдел не ведет постоянного контроля за учетом выполняемых работ по докам. В результате большое несоответствие между данными, составляющимися по рапортам о выемке породы из котлована и фактическим объемом произведенной выемки породы.

Неудовлетворительная организация труда на механизмах приводит к уравниловке.

Если посмотреть заработную плату за июль экскаваторщиков, кузнецов, землекопов и плотников, то увидим такую картину:

	Средняя тарифная ставка в день	Фактический заработок	%
Экскаваторщики	18 руб.	18 руб.	100
Кузнецы	13 »	26 »	200
Землекопы	8 р. 94 к.	16 р. 92 к.	190
Плотники	10 р. 92 к.	20 р. —	182

Из этой таблицы видно, что кузнецы, плотники и землекопы, квалификация которых значительно ниже квалификации экскаваторщиков, зарабатывают больше экскаваторщиков, или столько же.

Общий уровень зарплаты по строительству, с момента введения новых норм, значительно возрос. Но наряду с этим имеются группы рабочих, которые до сих пор еще не освоили эти нормы. Начальники стройучастков не взялись еще по-настоящему за организацию труда. Слабо внедряется прогрессивная оплата труда. Прогрессивкой охвачено не более 25% общего количества рабочих. На строительстве имеет место тенденция вообще ликвидировать на механизмах сдельщину и перейти на повременную премиальную систему.

Для того, чтобы создать условия роста производительности труда необходимо провести ряд организационных мероприятий. Следовало бы расширить охват рабочих прогрессивкой, организовать комплексные бригады, закончить перетарификацию, организовать широкую сеть курсов повышения квалификации рабочих, обеспечить своевременную выдачу нарядов, ликвидировать уравниловку.

Отсутствие контроля за себестоимостью поставило стройку в тяжелое финансовое состояние.

На строительстве большие перерасходы, доходящие до нескольких миллионов рублей. Как получаются эти перерасходы? Организация, отпускающая электроэнергию, например, берет со строительства за мощность механизмов, независимо от того, работают они или стоят. Механизмы же, работающие на электроэнергии, простаивают более 50%, не давая никакой продукции. Естественно получается убыток. Только второй участок ежемесячно выплачивает за энергию более 100 тыс. руб.

Большой статьей перерасхода является содержание производственного аппарата. Штат установлен с расчетом на стопроцентное выполнение плана. Так как план систематически не выполняется, то перерасходы с каждым месяцем нарастают.

К большим перерасходам ведет и запутанная, негодная система учета. Продукцию прорабы сдают не по рабочим нарядам, а по особым подсчетам, установленным Плановым отделом. Это привело к тому, что Управление строительства ежемесячно переплачивает большие суммы, не получая их

с заказчика. В нарядах объем выполненных работ, как правило, значительно больше объема, предусмотренного сметами и сдаваемого заказчику.

Несмотря на многочисленные сигналы о существующем беспорядке в учете, ничего не сделано для улучшения этого дела.

Совершенно непонятно какими соображениями руководствовалось Управление капитального строительства Главсевморпути (бывш. нач. Управления тов. Беляев), утверждая строительству годовой отчет с прибылью.

Положение с выполнением сроков строительства заставляет бить тревогу. За первое полугодие 1939 года план строительных работ выполнен на 74%. Первые месяцы второго полугодия показывают снижение выполнения плана.

Приближается зима, а вместе с нею и полярная ночь. Нужно готовиться к тому, чтобы и в этот период строительные работы протекали нормально. Но руководители стройки видимо позабыли уроки полярной ночи 1938—1939 года. Не чувствуется серьезной подготовки к зиме.

Уже сейчас надо готовить проект организации работ в условиях полярной ночи. Надо подумать об освещении стройплощадок, об обогревалках, о теплой спецовке и о многом другом.

Близится 22-я годовщина Великой Октябрьской Социалистической Революции. Вместе со всей страной стахановки и стахановцы стройки встречают пролетарский праздник новыми рекордами производительности труда, новыми производственными успехами.

Задача заключается сейчас в том, чтобы в кратчайший срок ликвидировать все недочеты, мешающие широкому развертыванию стахановского движения.

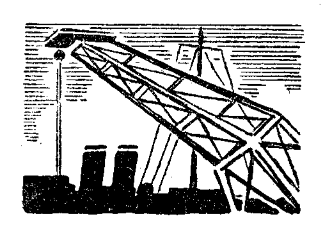
Нужно перевести участки и отделы на хозрасчет; ежемесячно доводить планы до участков и отделов; установить систему учета, исключающую возможность бесконтрольного расходования средств; организовать широкую сеть по подготовке кадров нужных специальностей; ликвидировать существующую распыленность работ на строительстве и сосредоточить основное внимание на решающих объектах — доки и судокорпусный цех; разработать проект организации работ в полярную ночь и в зимних условиях.

Необходимо широко распространить опыт лучших стахановцев, сделать его достоянием всех строителей. Надо, чтобы командный состав строительства — начальники участков, прорабы, инженеры, техники, десятники — лично руководил организацией стахановского движения.

Надо, чтобы партийные, комсомольские и профсоюзные организации направили свое внимание на осуществление всех задач, стоящих перед коллективом строителей. Времени осталось в обрез.

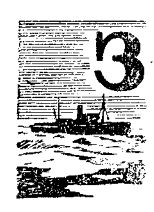
Возвратившиеся из арктической навигации суда должны получить необходимый ремонт.

Сдать стране в 1940 году полностью в эксплоатацию самый северный в мире судоремонтный завод — дело чести всего коллектива строителей.



Н. СТЕПАНОВ

ТАРИФЫ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ



За годы сталинских пятилеток экономика Крайнего Севера сильно изменилась. Новые города, поселки, порты, целые промышленные районы выросли за это время вдоль побережья Ледовитого океана.

Развитие хозяйства и культурного строительства в Заполярьи повлекло за собой рост судоходства по Северному морскому пути и рекам Крайнего Севера.

Грузооборот Северного морского пути из года в год растет. Самые разнообразные грузы идут в Арктику сплошным потоком: хлеб и стройматериалы, сахар и железо, консервы и авиабензин, промышленные товары, уголь и многое другое.

Перед транспортным флотом Главсевморпути со всей серьезностью встала сейчас задача — полностью обеспечить перевозки всех грузов, перейти на коммерческую эксплоатацию Северного морского пути. В этой связи чрезвычайно важно создать для транспортного флота тарифную систему провозных плат. Существующую до настоящего времени систему провозных плат в виде ставок для каждого направления нужно изменить. Эта система, установленная вне зависимости от грузопотока, его постоянства и характера, не покрывает транспортных расходов. Она носит отпечаток экспедиционного плавания по Северному морскому пути.

Еще в навигацию 1935 года, когда впервые участвовало большое количество коммерческих судов, были приняты тарифные ставки в зависимости от себестоимости судна, идущего в том или ином направлении. Но уже в конце этой навигации выяснилось, что при доставке однохарактерных грузов в одном и том же направлении разными судами, плата взималась совершенно различная. Например, за доставку одной тонны груза из Архангельска на м. Стерлегов, на о. Уединения, ус. Таймыры малотоннажными суднами взималось 882 руб., а при доставке ледокольным пароходом — 425 руб.

В направлении из Архангельска на о. Встречный действовали три тарифные ставки: 291 руб., 300 руб. и 450 руб.

Особенно большое расхождение было в ставках, действовавших в направлении на о. Котельный. Ходивший туда бот «Смольный» брал по 1668 руб. (!) с тонны, в то время как ледокольный пароход — 450 руб. И вполне естественно, что столь огромная разница в ставках вызывала справедливые нарекания клиентуры, скрывала истинный характер и целесообразность данного направления для отдельных грузов.

Правда, Главное Управление севморпути пыталось унифицировать тарифные ставки, вносило незначительные изменения, сохраняя однако в общем их экспедиционный характер.

Основной недостаток существующих ставок — их экономическая необоснованность, полное несоответствие с установившимся грузооборотом и уровнем развития Северного морского пути.

Несмотря на ежегодный рост грузооборота, транспортный флот Главсевморпути производил перевозки с большими убытками.

Учитывая огромные накладные расходы, которые сопряжены с перевозками по этой трассе, правительство отпускало из Госбюджета для Главсевморпути определенную дотацию. Однако дотация эта частично по существу расходовалась другими организациями, транспортировавшими свои грузы северным путем.

Можем ли мы и дальше мириться с таким положением? Не пора ли нам если не совсем отказаться, то свести до минимума дотацию, получаемую из Госбюджета?

Главсевморпуть располагает сейчас всеми возможностями для того, чтобы работа транспортного флота была не только не убыточна, но и прибыльна.

Вполне назрел вопрос — создать такую тарифную систему, которая бы обеспечила нормальную коммерческую эксплоатацию Северного морского пути.

Тарифы должны быть построены так, чтобы все транспортные расходы полностью покрывались, обеспечивался бы некоторый процент накопления с целью дальнейшего развития арктического торгового флота.

Нам нужны сейчас такие тарифы, которые уничтожили бы всю хаотичность в действующих ставках,— были бы основой для работы транспорта на хозрасчете.

В интересах дальнейшего освоения Арктики, исходя из принципов советской тарифной политики, необходимо, чтобы новые тарифы создавали благоприятные условия для перевозки массовых грузов.

Особая льгота должна быть, например, предоставлена строительным материалам, ибо они имеют первостепенное значение в строительстве и развитии арктических пунктов.

По хлебным грузам, охотничьим припасам, можно допустить некоторое повышение против существующих ставок, но не свыше себестоимости.

На промтоварные, виногастрономические грузы, грузы больших объемов и огнеопасные, надо повысить тарифные ставки до предусмотренной себестоимости с накоплением, покрывающим дефицит по стройматериалам.

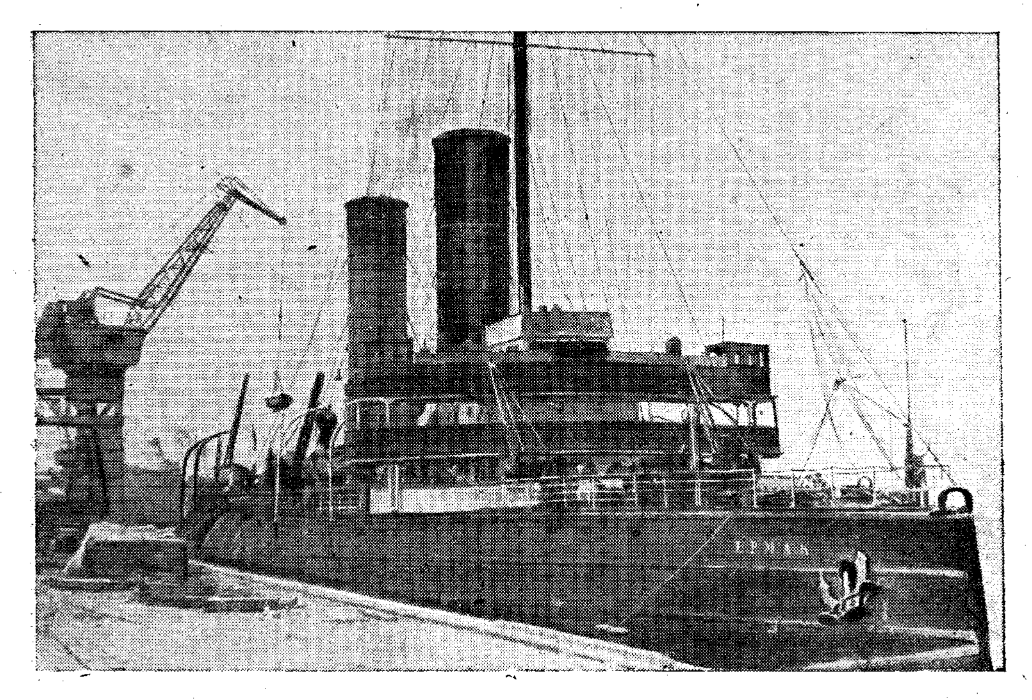
На грузы, производство которых может быть организовано на месте без особых затрат, следует распространить повышенные тарифы. Нельзя перевозить из Мурманска на Тикси песок, глину, опилки, в то время, как все это может быть с успехом добыто на месте. На Новую Землю из года в год Управление полярных станций, например, завозит дрова, тогда как там в достаточном количестве имеется плавник.

Путем повышенных ставок на эти грузы мы освободим от излишних перевозок лимитированный тоннажем водный транспорт Главсевморпути.

Следует установить особый порядок расчета за перевозку грузов на полярные станции. Нужно учитывать, что грузы, идущие на полярные станции, завозятся только судами ледокольного типа. Навигационные условия по отдельным пунктам иногда бывают чрезвычайно неблагоприятными. Суда вынуждены простаивать. Естественно, что себестоимость перевозок сильно увеличивается. Так, например, ледокольный пароход «Сибиряков» в навигацию 1939 г. простоял под выгрузкой на о. Уединения около месяца. Выгрузка задерживалась в начале из-за берегового припая льда (от 4-х до 7 миль), затем помешал плавучий лед, нагнанный ветром. Аналогичные явления мы наблюдаем и на других станциях.

Именно этим и объясняется высокая себестоимость одной тонно-мили грузов, перевозимых на полярные станции. По отдельным станциям она достигает 43—70 копеек за тонно-милю.

Исходя из этих условий и следует установить порядок расчета за перевозку



Навигация 1939 г. Погрузка ледокола «Ермак» в Ленинградском порту

Фото А. Соломон

грузов на полярные станции по затраченному судном времени в рейсе, т. е. по условиям тайм-чартера.

Расходы по содержанию ледоколов и авиаразведки за время навигации нужно пока еще отнести на бюджет. Было бы неверным расходы эти перекладывать на грузы, идущие в Арктику. Ибо рост судооборота Северного пути идет не только за счет увеличения торговых судов, но и за счет судов таких организаций, как рыбная промышленность, гидрография и других, пользующихся данной трассой как наиболее удобной в сообщении с Востоком.

При помощи анализа грузооборота нескольких навигаций последних лет можно установить, что на трассе Северного морского пути стабилизировалось 18 направлений — грузопотоков. По количеству перевозимых грузов основными являются: Мурманск — Тикси, Архангельск — Нордвик, Мурманск — Колыма, Владивосток — Чукотка, Владивосток — Колыма.

Таким образом грузооборот, основные направления, а также характер грузов должны найти свое отражение в новых ставках. Ибо именно эти факторы и представляют собой базу экономического обоснования тарифов. И это будет существенно отличать новые тарифы от действующих экспедиционных ставок.

Новые тарифы должны быть и универсальны. Это значит, что ставки должны быть разработаны не только на определенные пункты и направления, а и на каждую милю трассы. Надо предвидеть, что с развитием экономики Крайнего Севера возникнут новые хозяйственные районы, которые потребуют регулярного сообщения. Следовательно, установится новое направление грузопотоков и потребуются новые тарифные ставки для этих пунктов.

Это обстоятельство должно быть учтено при построении схемы тарифов.

Устанавливая тарифную ставку на каждую милю трассы, нужно при этом выдержать еще принцип удешевления перевозок в зависимости от дальности расстояния. При больших расстояниях стоимость одной тонно-мили должна быть ниже, чем стоимость одной тонно-мили при малых расстояниях. Так, например, если на расстоянии в 1000 миль стоимость одной тонно-мили составит (ориентировочно) 6 копеек, то при рас-

стоянии 5000 миль стоимость одной тонно-мили должна равняться 4 копейкам.

И, наконец, еще одно не менее важное обстоятельство должно быть учтено при создании тарифов,— это классификация грузов.

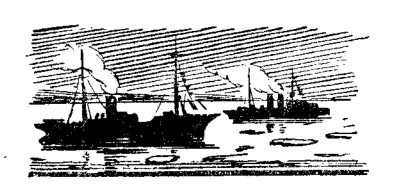
Относя отдельные грузы к тому или иному классу, нужно учесть особенности этих грузов с тем, чтобы упростить схему тарифов и технику таксировки, которая имеет огромное значение при оформлении документов во время отправки судов в море. Существующая практика таксировки страдает большими недостатками. Наряду с взысканием платы за провоз применяются еще дополнительные сборы в виде процентных надбавок за кубатурность, за внегабаритность и т. д. Если сейчас нужно оформить коносаменты на кубатурный груз, то приходится производить процентные начисления к основной ставке. Таксировщик вынужден затратить дополнительное время на проверку: есть ли надбавка для этого груза и на вычисления.

Путем классификации грузов значительно упрощается схема тарифов (т. е. уничтожаются дополнительные сборы), гарантируется более четкая таксировка и ускоряется самый процесс таксировки.

Таковы основные требования, которые должны быть положены в основу построения тарифов Главсевморпути. Это первый шаг к созданию условий, обеспечивающих коммерческую эксплоатацию Северного морского пути.

Путем лучшей организации транспортных работ, путем внедрения механизации в арктических портах, внедрения хозрасчета на судах нам нужно добиваться снижения себестоимости грузоперевозок.

В этом залог успеха выполнения постановления партии и правительства о превращении Северного морского пути в нормально действующую водную магистраль.



Н. СМИРНОВ

Заместитель Начальника Эксплоатационного Отдела Мурманского Арктического пароходства

О ЧЕМ ГОВОРИТ ОПЫТ ПОГРУЗКИ СУДОВ В МУРМАНСКЕ[1]



Нормальная коммерческая эксплоатация Северного Морского Пути (выполнение планов навигации, как по количественным так и по качественным показателям, строгое соблюдение графика движения судов, безаварийность, удешевление себестоимости перевозок) является центральной задачей работников Мурманского Арктического Пароходства Главсевморпути.

90% всех грузов, перевозимых транспортом Главсевморпути, осуществляло в навигацию 1939 г. Мурманское Пароходство. Этот план почти в 4 раза превышает план прошлого года.

При перевозке грузов и пассажиров в прошлые годы, часто в работе обращалось внимание на «внешний эффект». Работники Севморпути, увлекаясь количественными показными итогами, мало уделяли внимания качеству транспортных операций, не боролись за снижение себестоимости перевозок, за аккуратную доставку товаров до потребителя.

Исключительно высокая стоимость перевозок, порча и массовые потери грузов в пути, путаница при передаче грузов с моря на реку, бестолковое расходование государственных средств были в Главсевморпути обычным явлением. Наши работники оправдывали это «специфическими» условиями плавания в Арктике. Такая работа вела к подрыву авторитета Севморпути, вызывала к нему недоверие клиентуры.

Готовясь к навигации текущего года, Мурманское Арктическое Пароходство ставило перед собой следующие задачи:

Добиться выполнения правительственного плана по всем его количественным показателям.

Погрузить товары на суда в хорошей таре и с четкой маркировкой.

Использовать максимально кубатуру и дедвейт судов.

Не допускать простоев судов, обеспечив своевременную отправку их в Арктику.

Расположить грузы в судах таким образом, чтобы при перегрузке с моря на реку устранялась возможность неправильной засылки или недостачи грузов.

Произвести уточнение договорных обязательств с клиентурой и Балтийским Пароходством.

Своевременно и хорошо подготовить товары к погрузке и перевалке.

Как же справилось Пароходство с этими задачами? Каковы качественные показатели?

Пароходству предстояло отправить из Мурманска в Арктику на своих и фрах-

[1] Статья печатается в порядке обсуждения.

тованцых (арендованных) судах (не считая ледоколов и ледокольных пароходов) свыше 30 тыс. т грузов.

Все перевозки надо было осуществить на 12 судах, из которых 11 фрахтованных и 1 собственный танкер «Юкагир». По направлениям фрахтованные суда распределялись так: 5 — на Колыму, 4 — на Лену, 1 — на реку Яну и 1 — к проливу Вилькицкого. Танкер «Юкагир» предназначался в разные пункты Арктики.

Чтобы успешно подготовить навигацию, очень важно тщательно проработать договора с клиентурой и во-время их заключить.

В этом году план перевозок был обусловлен договорами. Почти все договора были заключены в феврале и марте, на два месяца раньше, чем в 1937 и 1938 гг.

Это позволило пароходству без спешки и штурмовщины, более планомерно готовиться к Арктическим операциям, своевременно изучить взятые Пароходством обязательства.

Условия договоров 1939 г. значительно отличались от условий предыдущих лет. В них предусматривалось повышение ответственности клиентуры за взятые на себя обязательства. Все грузы должны были быть доставлены в Мурманск к 1 июля, т. е. на десять дней раньше, чем в 1937—38 гг. Грузоотправители обязаны были отвечать материально, если они несвоевременно доставят груз, опоздают представить спецификацию груза или изменят ее.

Договора обязывали клиентуру доставлять грузы в доброкачественной таре, хорошей упаковке. Было установлено запрещение на прием к перевозке некоторых категорий товаров (боящихся холода, чрезмерно большой кубатуры, хрупких и скоропортящихся).

Клиентура обязывалась комплектовать грузы партиями не менее однойпяти тонн, при чем отправка такой партии должна была оформляться по одному коносаменту за одной маркой.

Впервые в практике Севморпути введено прямое смешанное морско-речное сообщение между Мурманском и некоторыми пунктами Лены и Яны.

По некоторым направлениям установлена ответственность Пароходства за срочность доставки грузов.

Качество договоров в 1939 году несомненно было выше, чем в прошлые годы. Это должно благоприятно сказаться на успехе коммерческой эксплоатации флота.

Во время погрузки однако выяснилось, что договора имеют еще ряд существенных недостатков. В них не была предусмотрена, например, материальная ответственность грузоотправителей за своевременную выдачу Пароходству погрузочных ордеров. Это привело к тому, что погрузка некоторых судов протекала в обстановке бесплановости.

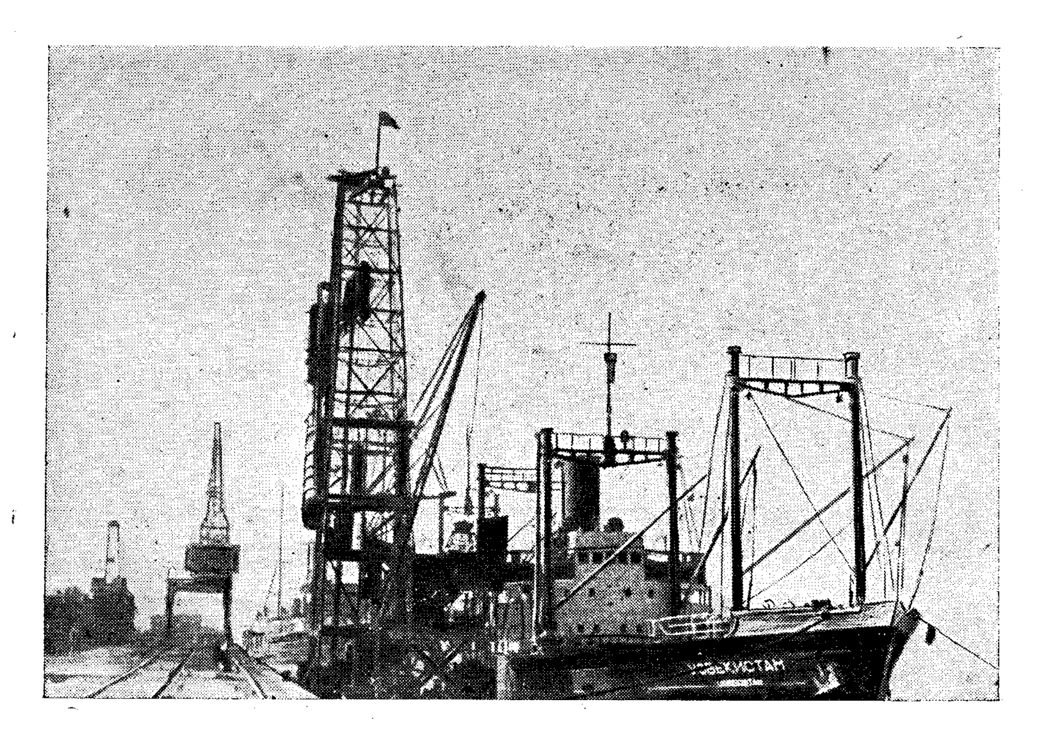
По договору пароходства с Торговым Управлением, Арбитраж Главсевморпути присвоил Пароходству функции, не имеющие отношения к перевозчику (оборудование помещений для скота, обслуживание и сопровождение скота).

Тот же арбитраж обязал Пароходство принимать грузы с перевеской. Эта операция, не дав почти никакого положительного эффекта, привела к значительной задержке некоторых судов.

В договоре с Балтийским пароходством недостаточно четко были сформулированы обязанности арендатора и судовладельца там, где речь шла о постройке на судах всевозможных временных помещений (для зимних запасов, текущего довольствия и т. п.). На этой почве было много споров и недоразумений с капитанами.

Морское управление Главсевморпути, несмотря на достаточно обоснованные протесты Арктического пароходства, обязало последнее подписать невыгодный для себя договор с Архангельской морской конторой на шпицбергенские перевозки.

По этому договору обязательства грузовладельца (Морской конторы) были обезличены, установленные взаимоотношения с пароходством противоречили элементарной практике перевозок и расчетов. Договор этот принес Пароходству немалые убытки.



Погрузка парохода «Узбекистан» в Мурманском торговом порту в навигацию 1939 г.

Борьба за график была в центре внимания Арктического пароходства.

Однако, по вине Балтийского пароходства суда под погрузку подавались с большими опозданиями (у 10 судов получилось опозданий на 67 суток против графика), очередность подачи не соблюдалась (в отдельные дни в порту грузилось до 5-ти судов), часть судов была с незаконченным ремонтом, неукомплектованными командами, неисправными судовыми документами.

Все это, естественно, плохо влияло на ход погрузки, вызывало простой судов, создавало чрезмерное напряжение в порту.

По условиям договора с Балтийским пароходством, стоимость простоев судов из-за неисправности судовых механизмов, недостатка команды, или несвоевременной информации о прибытии исключается из оплачиваемой нами аренды. Практика показала, что эта мера себя целиком оправдала. Некоторые суда ликвидировали свои неполадки уже во время погрузки. Общая длительность пребывания пароходов в Мурманске была значительно сокращена.

Много простоев было из-за неудовлетворительной работы порта. В этот год, как и в прошлые годы, порт испытывал большой недостаток в рабочей силе.

Правда, на время Арктической операции из Ленинграда было командировано в Мурманск около 100 грузчиков. Но этого оказалось недостаточным, так как порт располагал только 50% рабочей силы, необходимой для нормальной погрузки всех судов. В особенности плохо порт грузил транспортные лено-колымские суда.

Не подготовив рабочую силу, руководство порта не сумело организовать погрузку всех судов на 4 люка. Руководство порта предпочитало создавать видимость массовой погрузки. Грузилось при двух десятичасовых сменах в сутки одновременно несколько пароходов, но, как правило, на один, два, максимум 3 люка.

Порт ощущает большой недостаток в причалах. Разрушенные причалы не восстанавливаются, а новые не строятся. На погрузке генеральных грузов в арктические суда очень слабо применяется механизация (в действии только портальные краны).

И все же благодаря стахановской работе грузчиков, благодаря энергичной работе коллектива Арктического Пароходства, общая стоянка судов (необходимая для пароходства) сократилась против плана на 20%, а по сравнению с прошлым годом на 30%.

Особенно много пришлось поработать, чтобы своевременно забункеровать и отправить в плавание ледоколы.

Как известно, большинство ледоколов вышло из ремонта с запозданием. Пришлось наверстывать это опоздание во время стоянки в Мурманске.

В результате своевременной подготовки к погрузке, слаженной работы экипажей судов с коллективами порта и Арктического Пароходства удалось значительно сократить время, предназначенное по плану для стоянки ледоколов в Мурманске. Это подтверждается следующими цифрами:

	Дата прибытия в Мурманск		Длительность стоянки в Мурманске (часы)		Дата выхода в море		Экономия часов стоянки
	По плану	Фактически	По плану	Фактически	По плану	Фактически	
1. Ледокол «И. Сталин»	1/VII	20/VII	240	72	10/VII	23/VII	168
2. « «Ленин» .	1/VII	25/VII	48	26	10/VII	26/VII	22
3. « «Ермак» .	5/VII	26/VII	120	26	10/VII	27/VII	94
4. Ледорез «Литке» .	1/VII	2/VII	192	145	8/VII	8/VII	47

Опыт грузовых операций этого года показывает, что нужно провести еще много мероприятий, чтобы в будущем году еще лучше, еще организованнее провести эту работу.

Нельзя допускать, чтобы клиентура с запозданием представляла Пароходству ответственную спецификацию грузов, с запозданием предъявляла грузы, поздно вручала погрузочные ордера, сдавала товары в плохой таре и с плохой маркировкой, комплектовала груз мелкими партиями.

Если задерживается представление ответственных спецификаций, то пароходство не имеет возможности заблаговременно составить план распределения грузов по судам. Ведь, очень важно правильно разместить грузы в трюмах судов. Нужно, чтобы все грузы, идущие в определенный пункт, были погружены в одном месте. Из-за нарушения клиентурой своих обязательств мы не всегда могли это осуществить, а в отдельных случаях были вынуждены даже нарушать правила погрузки (иначе грузы остались бы в Мурманске).

Мурманская Торговая контора, отправляя грузы с перевалкой в Тикси на Лену, Яну и Анабару, не сумела к 1 июля полностью расфасовать и сосредоточить грузы для каждого пункта назначения, не подготовила грузы в пункты прямого сообщения.

Погрузочные ордера поступали вплоть до отгрузки последнего судна («Смольный»), т. е. до 8—10 августа. Это исключило всякую возможность отправки грузов местного и прямого сообщения целыми пароходами по каждому направлению с размещением этих грузов по пунктам назначения.

В интересах упорядочения перевозок и облегчения разгрузки судов в морских портах договорами была обусловлена обязанность грузоотправителей комплектовать грузы партиями минимально от одной тонны (Торговая контора) до 5 тонн (вся остальная клиентура). Почти все грузоотправители не выполнили этого обязательства. В силу ряда причин, Пароходство вынуждено было принимать партии грузов, во многих

случаях доходивших до размеров почтовых посылок.

Особенно неисполнительным клиентом в укрупнении коносаментов оказалось Мурманское Отделение Торгового Управления Главсевморпути. Его руководители, не желая работать над укрупнением партий грузов, настойчиво добивались отмены пунктов договоров об этом.

Очевидно, получив неправильную информацию со стороны Торгового Управления, руководство Главсевморпути обязало Пароходство принимать погрузочные ордера Торговой конторы независимо от веса отдельной партии грузов. В итоге свыше 62% отправок Торговой конторы (763 из 1222) пошло мелкими партиями менее одной тонны, а более 13% (168 коносаментов) партиями даже до 100 килограмм. Среди мелких коносаментов было много грузов одного наименования, в один и тот же пункт назначения, в адрес одного и того же получателя.

Нельзя только с одной стороны маркировать тарноупаковочные товары, идущие в Арктические порты. Односторонняя маркировка намного задерживает разгрузку судов, влечет за собой смешение коносаментов и приводит к излишним расходам по отбору в трюме грузов каждой отдельной партии. Установлено также, что при недоброкачественной таре и плохой упаковке грузов при больших перевалках товары прибывают в место назначения с большим процентом порчи и недостачи.

Еще в период договорной кампании и в дальнейшем вплоть до отправки последнего судна, Пароходство проводило жесткие требования о четырехсторонней маркировке тарно-упаковочных товаров, об улучшении тары и упаковки и о стандартизации маркировки.

Некоторые грузовладельцы встретили эти мероприятия Пароходства в штыки, саботировали выполнение наших законных требований.

Опять особенно противодействовало этому Мурманское отделение Торговой конторы Главсевморпути. В первые недели, когда происходила расфасовка грузов, Торговая контора выпускала их сплошь в бракованной таре и с плохой маркировкой. Только вмешательство Политотдела и угрозы применения материальных санкций заставили Торговую контору несколько исправить положение. И все же Торговая контора умудрилась сорвать маркировку разными цветами грузов разных направлений. Она не выполнила полностью и обязательство четырехсторонней маркировки (большинство грузов маркировалось с трех и двух сторон).

Не лучше отправляли грузы Дальстройснаб и Якутолово. Навигация застала эти организации совершенно не подготовленными, без людей, имеющих хотя бы элементарные знания в отправке грузов морем и погрузке судов.

Несмотря на эти серьезные недочеты, в навигацию 1939 г. Пароходство в подготовке грузов добилось все же определенных успехов.

Грузы были замаркированы преимущественно с трех сторон, а мешковые товары снабжены отличительными наклейками. Товары почти по каждому коносаменту имели только одну марку (в 1938 г. грузы одного коносамента имели от 10-ти до 12-ти марок).

В отличие от 1938 г. подавляющее большинство муки отправлено в двойной таре.

В Мурманске на 1 июля 1939 г. было грузов (в процентах к общему плану вывоза) больше, чем на 1 июля 1938 года на 25,7%.

Партии грузов по отдельным коносаментам укомплектованы на судах значительно лучше. Ответственность капитанов за качество при сдаче и количество перевезенных грузов, значительно повысилась.

Совершенно новым делом для пароходства явилась перевозка части грузов Тиксинского и Янского направлений прямым сообщением. Такого рода грузов Пароходство приняло к перевозке 6828 т. Это значительно больше, чем предусмотрено по договорам с клиентурой (на реку Яну более, чем вдвое). При отправке мы встретились с рядом трудностей при размещении грузов на судах, выписке коносаментов, таксиров-

ке раздельно морского и речного фрахта, сборе за перевалку. Приходилось принимать мелкие партии грузов (менее одной тонны), совершенно недопустимые при прямых перевозках.

В будущем надо расширять пункты прямого сообщения, установив единые тарифы на эти перевозки и минимальный вес партии грузов.

Недостаток трюмной кубатуры (при большей кубатурности грузов потребительского назначения) вынуждал нас комплектовать пароходы прежде всего по признаку возможно большего уплотнения трюмов. Приходилось тяжеловесные грузы распределять по судам равномерными долями.

Зная из данных ответственных спецификаций, что объем грузов превышает трюмную кубатуру, мы стремились использовать кубатуру и дедвейт судов до максимума.

Грузы укладывались не только в пространства между комингсами и шпангоутами (куда забивались товары в мелкой укупорке), но в отдельных случаях и в запасные бункера (в них делались выгородки).

При среднем дедвейте судна (без «Пинеги», «Смольного» и «Юкагира») 3667 т на каждое судно было погружено в среднем 2771 т. (из них в трюм 2402 т, на палубу 369 т), принято воды 438 т, угля 402 т, разных запасов 100 т — всего 3694 т. При средней трюмной кубатуре 161 415 кубофут, среднее использование составляло 160 101 кубофут. Эти цифры показывают, что среднее использование дедвейта было 100,7% и среднее использование кубатуры 99%.

Больший запас воды получили преимущественно суда располагавшие излишком дедвейта или за счет перегрузки судна. Учитывая, что на Диксоне и других промежуточных пунктах Арктики нет баз водоснабжения, урезывать требования капитанов на воду мы не считали возможным.

В 1939 г. грузооборот по сравнению с 1938 г. возрос более, чем на 300 процентов. Увеличение идет главным образом за счет колымских перевозок и отправок торговых организаций Якутии.

Итоги первого этапа Арктической навигации 1939 г. (подготовка грузов, тоннажа, погрузка и отправка судов в Арктику) говорят о том, что организация транспортных операций должна быть изменена. Какие изменения должны быть внесены к навигации 1940 года?

Нужно уменьшить нагрузку Мурманского порта по отправке грузов Арктического направления, переключив часть отправляемых грузов на Ленинградский порт.

Ленинграду следует передать грузы, идущие на Колыму. Из Мурманска должны отгружаться грузы на Лену и прилегающие к ней пункты. Из Архангельска, исходя из практики текущего года — на острова.

Мурманский порт предоставляет причалы для наших судов только при отсутствии судов Наркомморфлота и иностранных. Поэтому ледоколы и транспортные суда Главсевморпути часто простаивают на рейде, их часто перебрасывают с причала на причал. Все это вызывает излишние затраты.

Необходимо решительно провести в жизнь меры по реконструкции и оборудованию Мурманского Торгового Порта.

Нам надо повести решительную борьбу со всякого рода раструсками, порчами и потерями. Закон об экспортной упаковке товаров при перевозках в большом каботаже (Черное море — Дальний Восток) надо распространить и на Арктические грузы. Необходимо разработать и утвердить законом стандарты упаковки и тары для грузов, отправляемых Северным Морским Путем.

В интересах координации всех операций по отгрузке арктических судов, экономии государственных средств и унификации системы морских арктических перевозок, необходимо реорганизовать Архангельскую и Ленинградскую морские конторы в агентства, подчинив их Мурманскому Арктическому Пароходству.

Для укрупнения партий грузов, отправляемых по отдельным грузовым документам (чтобы лучше использовать суда и удешевить перевозки) провести следующее:

узаконить начало завоза арктических грузов в Мурманск с марта с тем, чтобы промышленные товары и немассовые продовольственные грузы были сконцентрированы в Мурманске к 1-му июня, а все грузы к 25-му июня. К этому моменту Пароходству должны быть вручены погрузочные ордера на все грузы.

Узаконить твердый минимальный лимит отправки (коносамента) по одной марке в 5 тонн, разрешив в исключительных случаях делать отступления от этого правила в пределах не более 10% от общего количества коносаментов.

План перевозки на 1940 г. по Главсевморпути должен быть утвержден не позже декабря 1939 г. Договорную кампанию на перевозки провести в течение февраля.

Предоставить Арктическому Пароходству право выдавать коносаменты в момент приемки грузов в склады.

Создать в Тикси расфасовочные базы с тем, чтобы массовые грузы шли в Тикси обезличенными.

К 1 января 1939 г. утвердить дифференцированные тарифы местного и прямого сообщения по Северному Морскому пути, а также правила перевозок.

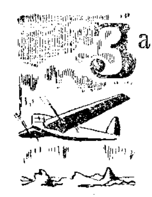
С завершением первого этапа арктической навигации (погрузка судов и выход их в море) заканчивается активная, действенная работа Арктического Пароходства. Суда, по существующему в Главсевморпути положению о начальниках морских операций, переходят целиком в распоряжение последнего через существующий при нем штаб. Он осуществляет руководство движением судов, выгрузкой их в арктических портах, направлением междупортовых и обратных перевозок грузов. Таким образом, с арктического Пароходства формально снимается ответственность за проводку судов и их разгрузку, погрузку в арктических пунктах и портах, при остающейся ответственности за надлежащую доставку и сдачу грузов по назначению. Это явно ненормально. Опыт проводки отрывается от исполнителя их — пароходства.

Штабы проводки, возникшие в период экспедиционных плаваний, должны настоящим годом закончить свое существование. В следующем 1940 г. всю операцию по перевозке грузов по Северному Морскому пути нужно возложить на Арктическое Морское Пароходство.



А. ЛИБМАН

ЗАДАЧИ ПОЛЯРНОЙ АВИАЦИИ В ТРЕТЬЕЙ ПЯТИЛЕТКЕ



За две сталинские пятилетки Советский Союз стал могучей авиационной державой. У нас создана первоклассная авиационная промышленность и подготовлены прекрасные авиационные кадры. На самолетах, созданных советскими конструкторами и построенных из отечественных материалов на наших заводах, гордые соколы советской страны завоевали блестящие мировые рекорды.

Кроме первоклассной авиационной промышленности и сильнейшего в мире военного воздушного флота, в нашей стране создан мощный гражданский воздушный флот. Советский Союз покрылся густой сетью воздушных путей сообщения. Общая протяженность воздушных линий к концу второй пятилетки достигла 106 тыс. км. По протяженности воздушных линий, по объему грузовых и почтовых воздушных перевозок СССР теперь стоит на первом месте в мире. По размерам пассажирских перевозок СССР обогнал все передовые европейские государства и уступает одной лишь Америке.

До 1933 года работа советской авиации в Арктике носила эпизодический характер. Проводились первые опыты ледовой разведки для судов карских экспедиций.

Всестороннее использование самолетов в Арктике совпадает с началом второй пятилетки и с организацией по инициативе товарища Сталина Главного управления Северного морского пути.

С 1933 г. начинается усиленное и планомерное освоение Арктики. С тех пор не раз вся страна с волнением следила за смелыми полетами полярных летчиков, преодолевавших необжитые пространства Севера. Имена полярных летчиков стали популярны в нашей стране. Любовь всего советского народа, внимание и забота со стороны партии и правительства помогали нашим летчикам преодолевать все трудности, выполняя Сталинское задание, осваивая Северный морской путь.

Во второй пятилетке самолеты на Севере стали применяться систематически и регулярно. Они выполняли разнообразные задания, начиная от ледовой разведки и транспортно-линейной работы и кончая специальными работами по аэро-фотосъемке, авиаизысканиям, разведке морского зверя и т. п.

За эти годы вырос и парк машин полярной авиации и все авиационное наземное хозяйство и оборудование.

Чтобы выполнить план в третьем пятилетии, работники полярной авиации должны внимательно изучить ошибки, допущенные ими в предыдущие годы, и не повторять их в дальнейшем.

Несмотря на значительные успехи и достижения, полярная авиация во втором пятилетии свой план не выполнила.

За эти годы на Крайнем Севере созданы 3 основные авиалинии: Обская, Енисейская и Ленская, с сетью подлетных линий. Общая протяженность воздушных линий составляла 12 250 км.

В целом по всем видам работ полярная авиация за второе пятилетие план не выполнила.

По ледовой разведке, например, налет часов составляет только 51% плана.

По капиталовложениям план выполнен только на 78,5%, по промышленному и жилищному строительству на 59%.

По каким же причинам не выполнен план?

По эксплоатации план не выполнен, главным образом, из-за различных летных происшествий, которые выводят из строя материальную часть. С летными происшествиями боролись плохо. Дисциплина среди летного состава еще не вполне удовлетворительна. Отсутствуют тренировка и переподготовка летного и технического состава, а они особенно необходимы, т. к. ежегодно авиалинии пополняются новыми типами самолетов и моторов со сложной техникой.

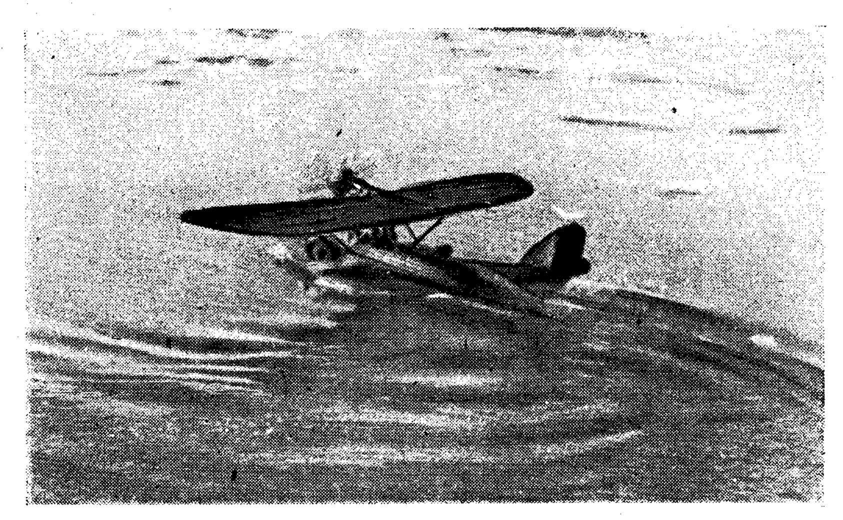
У полярной авиации не было своей ремонтной базы. Самолеты приходилось сдавать в ремонт другим ремонтным предприятиям. Наши самолеты на этих заводах ремонтировались обычно в последнюю очередь, поэтому сроки ремонта удлинялись, а время эксплоатации сокращалось.

Авиалинии и аэропорты были плохо оборудованы. Даже в базовых портах не было механизации; не было катеров, автомашин и тракторов. В аэропортах не было также бензинохранилищ. Бензин доставлялся и хранился в бочках. Это усложняло и удорожало эксплоатацию, а также приводило к большим потерям



В кабине самолета Ленской авиалинии

Фото Н. Подорольского



Взлет гидроплана «Ш-2»

авиационного бензина. Радио и метеослужбы находились в периоде организации. Не закончена была радиофикация самолетов, не было закончено строительство радиомаяков.

По строительным работам план был не выполнен, главным образом, из-за того, что задержалось строительство ремонтного завода. В генеральном проекте строительства завода упущены многие необходимые объекты. Эти ошибки приходится исправлять уже во время строительства.

Во втором пятилетии основное внимание уделялось строительству базовых портов в ущерб строительству на авиалиниях. Наиболее отдаленные северные порты остались поэтому плохо оборудованными. План строительства не выполнен также из-за недостатка и перебоев в снабжении основными стройматериалами, ограниченного тоннажа для перевозок.

Работы не были механизированы, строительство не было рационализировано, велось неумело, бесхозяйственно. Все это удорожало строительство.

Недочеты, как в эксплоатационной деятельности, так и в строительстве, усугублялись еще тем, что кадры Полярной авиации были засорены враждебными и чуждыми элементами, троцкистско-бухаринскими вредителями, которые пробрались во многие звенья Полярной авиации и всеми силами старались сорвать ее работу.

Беззаветно преданная делу Ленина — Сталина основная масса работников Полярной авиации, несмотря на подлую деятельность врагов народа, все же добилась во второй пятилетке больших успехов. Однако, последствия вредительства в Полярной авиации еще полностью не ликвидированы. Первоочередная задача наших работников — быстрее ликвидировать все последствия вредительства.

* * *

Какие же задачи стоят перед Полярной авиацией Главсевморпути в третьей пятилетке?

В постановлении Совета Народных Комиссаров СССР от 29 августа 1938 г. намечены конкретные мероприятия по дальнейшему развитию и укреплению работы Главсевморпути и Полярной авиации. XVIII съезд ВКП(б) поставил перед нами центральную задачу — превратить Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль.

Правительство частично освободило Полярную авиацию от несвойственных ей коммерческо-транспортных функций и передало в ведение Гражданского Воздушного флота уже оборудованные и

более или менее освоенные северные авиомагистрали. Другим ведомствам переданы также некоторые предприятия Полярной авиации.

В третьем пятилетии Полярная авиация должна разрешить следующие задачи:

1. Усилить ледовую разведку по трассе Северного морского пути.

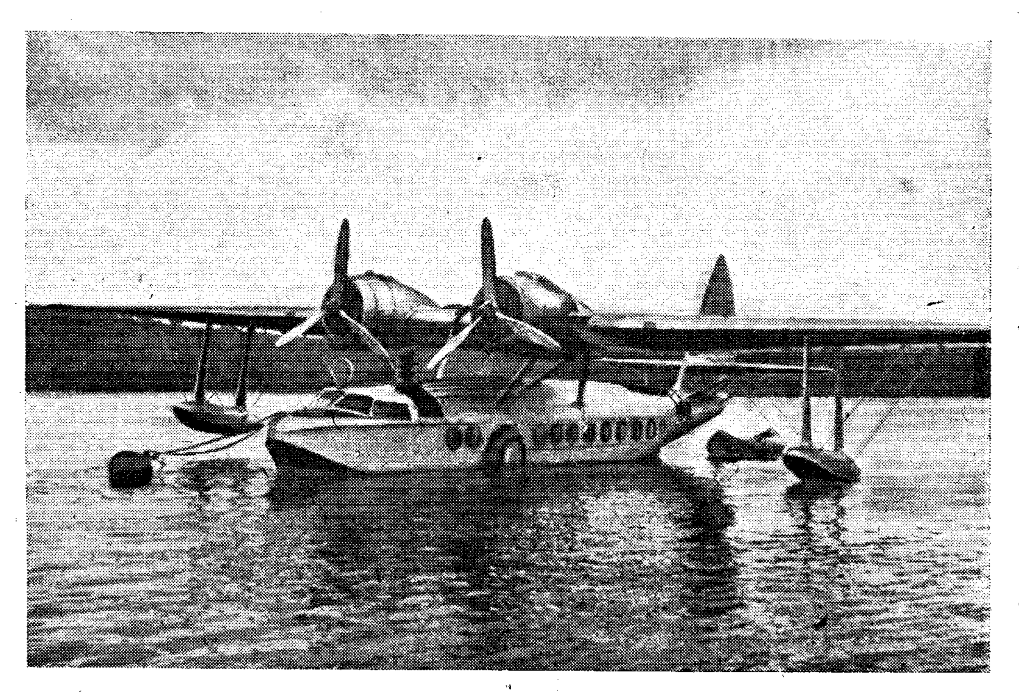
2. Летную работу на материке перенести в районы Крайнего Севера (на север от Игарки, на север от Якутска, Чукотский полуостров).

3. Обеспечить воздушную связь с Севером и на Севере, подготовить высококвалифицированный и оттренированный летный состав и, главное, добиться высококачественной безаварийной работы.

Чтобы быстрее выполнить задания партии и правительства, полярная авиация начала уже строить три центральные тыловые ремонтные базы на материке. В ближайшее время начнется строительство сети авиабаз на всем побережье и островах Ледовитого океана от Архангельска до Берингова пролива. Такая сеть авиабаз даст возможность правильно организовать работу самолетов на ледовой разведке, что, в свою очередь, обеспечит уверенную проводку кораблей по Северному морскому пути.

Намечено также дальнейшее развитие и оборудование существующих аэропортов и баз на основных подлетных авиалиниях, которые являются отправными пунктами при вылете морских самолетов на ледовую разведку. Речь идет об авиалиниях Игарка — Диксон, Игарка — Кожевникова, Якутск — Тикси и авиалиниях на Чукотке. Эти порты будут оснащены новым техническим оборудованием, автотранспортом, катерами, тракторами; в них будут построены служебные и жилые здания, бензинохранилища, причалы и прочие аэродромные сооружения.

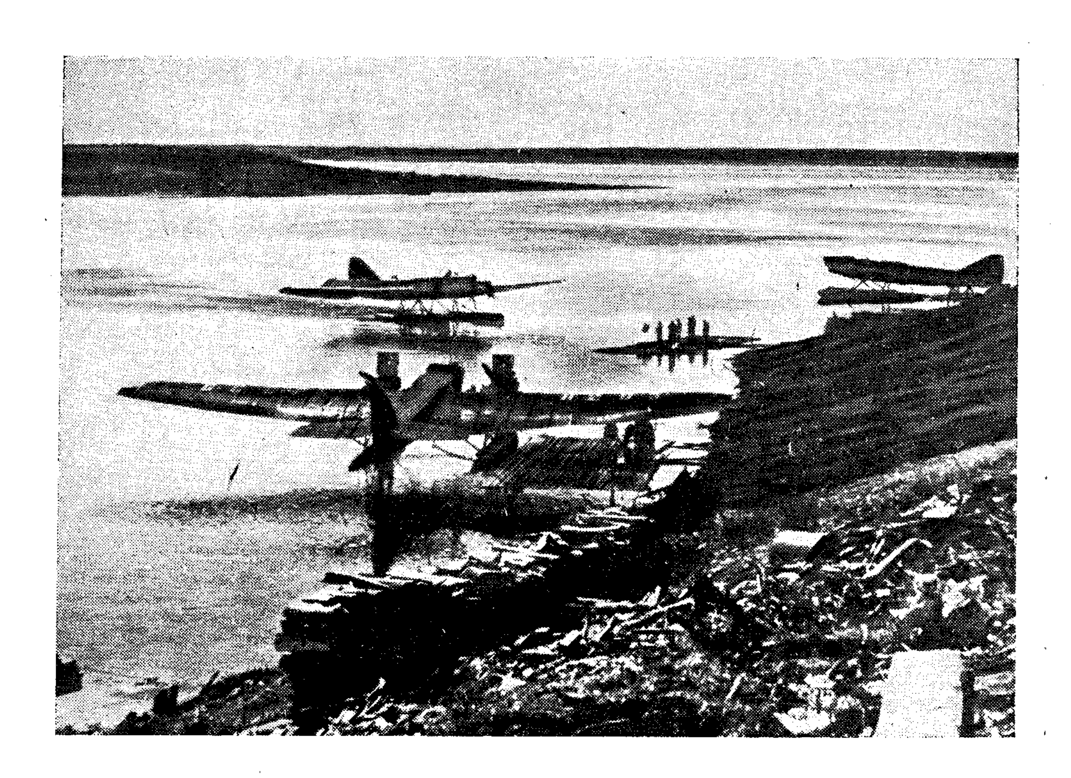
Особое внимание в третьем пятилетии должно быть уделено строительству новых радиомаяков по трассе Северного морского пути, организации радио и ме-



Самолет «СССР Н-207» А. Д. Алексеева в Игарке

Снимок сделан в июле 1939 г.

Фото Ал. Лесс



Самолеты полярной авиации в Игарке

Снимок сделан в июле 1939 г.

Фото Ал. Лесс

теослужбы, штурманской службы и т. д. Эти мероприятия обеспечат безопасность самолетовождения и уверенную связь с самолетом в воздухе и на земле.

Полярная авиация должна целиком сменить свой самолето-моторный парк и перейти на новейшую скоростную материальную часть.

Для работы в Арктике нужны четыре типа самолета: 1) цельнометаллическая двухмоторная летающая лодка с моторами воздушного охлаждения; 2) цельнометаллический сухопутный колесно-лыжный самолет с двумя моторами воздушного охлаждения; 3) цельнометаллический колесно-лыжный самолет амфибия, с одним мотором воздушного охлаждения; 4) двухмоторный самолет конструкции тов. Яковлева.

Эта новая материальная часть предъявит повышенные требования и к аэродромной службе и к службе связи. Работники связи Полярной авиации и инженеры по аэродромной службе должны так организовать работу на этих участках, чтобы полностью удовлетворить технические требования новой материальной части.

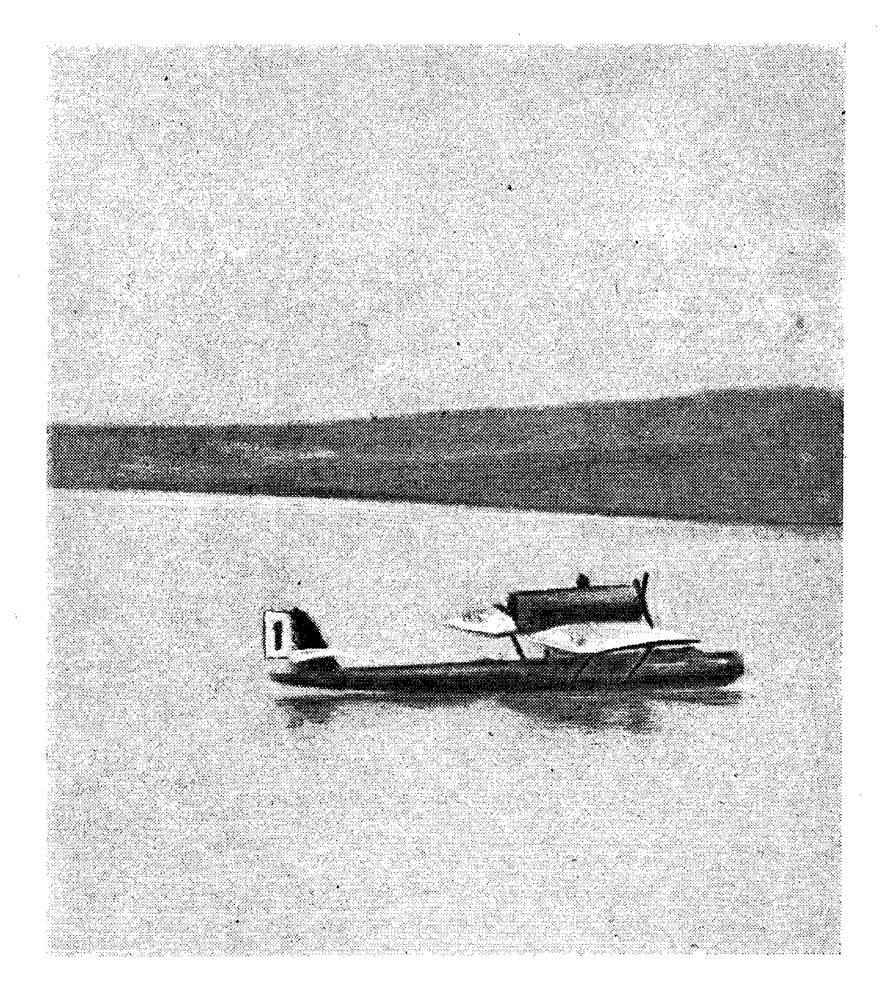
В начале третьей пятилетки должен быть достроен и сдан в эксплоатацию центральный авиаремонтный завод, а на побережье — сеть бензинохранилищ, оборудованных сливом и наливом.

Полярная авиация, перенося свою основную деятельность на побережье и крайний Север материка, должна многое создавать заново, и на это потребуется предусмотреть в третьем пятилетии значительные затраты.

В отдаленных северных районах у Полярной авиации останутся и транспортно-линейные функции. Размер транспортно-линейных перевозок в третьей пятилетке по сравнению со второй пятилеткой значительно увеличится.

Несмотря на то, что деятельность Полярной авиации будет протекать в наиболее суровых районах Арктики, перевозки ее будут повышены по всем показателям.

В третьем пятилетии по сравнению со вторым значительно возрастает удельный вес пассажирских перевозок.



Самолет ледовой разведки на Диксоне

В связи с большим объемом пассажирских перевозок повышаются требования к оборудованию аэропортов, к бытовому обслуживанию пассажиров. Порты нужно оборудовать мебелью, снабдить постельными принадлежностями, подобрать обслуживающий персонал. В северных аэропортах нужно создать для пассажиров максимум удобств.

В третьей пятилетке Полярная авиация должна обеспечить постоянную и высококачественную ледовую разведку, которая будет способствовать нормальной проводке судов по всей трассе Северного морского пути. Базы ледовой разведки на побережье и островах Ледовитого океана обязаны будут круглый год обслуживать самолеты. Для этого на базах необходимо подыскать соответствующие аэродромы и гидродромы.

План работы самолетов по ледовой разведке должен быть значительно расширен и налет часов по ледовой разведке резко должен возрасти.

* * *

В своем выступлении на XVIII Съезде партии начальник Главсевморпути тов. Папанин от имени многотысячного коллектива полярников дал обещание вождю народов тов. Сталину, главе Советского правительства тов. Молотову и всей стране — к концу третьей пятилетки сделать Северный морской путь нормально действующей магистралью, обеспечивающей планомерную связь с Дальним Востоком.

В своем выступлении тов. Папанин подчеркивал огромное экономическое и оборонное значение Северного морского



Полярный летчик, орденоносец М. И. Козлов

Фото А. Лесс

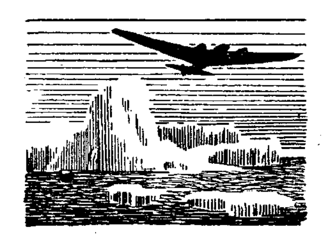
пути. Много десятилетий и даже столетий лучшие русские люди — одиночки работали над проблемой освоения этого пути, но все их труды не приносили желанного результата. Царская бюрократия недооценивала не только экономическое, но и стратегическое значение пути.

Советский Союз по-иному оценил всю проблему Северного морского пути. За годы второй Сталинской пятилетки освоение Северного морского пути далеко подвинулось вперед и стало реальным фактом.

Целая армия полярников, богато оснащенная новейшей техникой в виде ледоколов, самолетов, научного оборудования, вдохновляемая партией Ленина — Сталина, двинулась в Арктику и принялась за освоение Северного морского пути. Сотни кораблей форсируют льды и бороздят воды Северных морей. Самолеты Полярной авиации совершают героические перелеты и выполняют повседневную хозяйственную и научную работу.

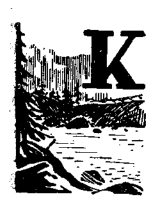
В третьем пятилетии нужно закрепить имеющиеся достижения и превратить Северный морской путь в такую дорогу, по которой любое количество кораблей уверенно пойдет с запада на восток и с востока на запад.

Почетная и ответственная роль возложена и на Полярную авиацию. Поставленная партией и правительством задача безусловно будет разрешена советскими полярниками и их передовым отрядом — Полярной авиацией.



А. КУРЕНКОВ

КОЛЫМО-ИНДИГИРСКИЙ РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ



Колымо-Индигирский речной транспорт 5 июня 1939 года перешел от Дальстроя в систему Главсевморпути.

На Колыме в настоящее время сосредоточен довольно значительный флот, но он еще далеко не обеспечивает растущих с каждым годом перевозок грузов.

Начало культурного и технического освоения одной из больших сибирских рек — Колымы относится к 1932 году. Наркомвод образовал в своей системе Колымское управление речного транспорта, доставил на р. Колыму первые пароходы и баржи. До этого на р. Колыме между Средне-Колымском и морем работал всего лишь один паровой слабосильный катер.

С переходом Колымского Управления речного транспорта в ведение Дальстроя флот значительно возрос и стал более мощным.

Освоение реки Индигирки шло позднее, оно началось с 1936 года. Главсевморпуть доставил туда пароходы и баржи. Дальстрой же перевел с р. Колымы на Индигирку часть своего флота с целью заброски промышленных и снабженческих грузов к устью р. Момы. Для выполнения единых транспортных задач сейчас флот Дальстроя объединен с флотом Главсевморпути.

Главсевморпуть для лучшего обслуживания нужд перевозок Дальстроя, организовал Колымо-Индигирское речное пароходство, с центром Управления в Зырянке и районной водной конторой на р. Индигирке с центром временного управления в Буор-Юрях (устье речки Буор-Юрях).

При Колымо-Индигирском пароходстве создан Политотдел.

В эксплотационном отношении р. Колыма делится на три плеса. В е р х н и й п л е с тянется от Переправы до Раздольного протяжением — 379 км.

С р е д н и й п л е с — от Раздольного до Слезовки, протяжением — 746 км.

Н и ж н и й п л е с — от Слезовки до Косы Шалаурово — 703 км.

М о р с к о й у ч а с т о к от Амбарчика до Косы Шалаурово — 35 км.

Общая судоходная протяженность Колымского речного пути от устьевого пункта бухты Амбарчик[1] до пристани Переправа равна 1863 км.

Плавание судов по р. Колыме от Косы Шалаурово до Зырянки на протяжении 969 км находится в относительно приемлемых условиях. Правда, к концу навигации здесь перекаты мелеют до 1,4 метра. Выше Зырянки плавание затруднено изобилием многочисленных перекатов. Особенно плох путь на верхнем плесе, где имеются каменные перекаты. Верхний плес проходим только для судов с малой осадкой и то лишь до середины августа. Габариты судов на верхнем плесе имеют большое значение для безопасности судовождения.

Наиболее тяжелый участок верхнего плеса лежит от Средникана до Перепра-

[1] Амбарчик находится в пределах Колымского бара на 35 км по судовому ходу от Косы «Шалаурово».

вы. На этом участке у Колымы ясно выражен характер горной реки. Она течет одним руслом, лишь изредка разбиваясь на рукава. Уклоны, скорости течения велики. Ширина фарватера местами очень мала. Грунт — в основном гравий и галька. Попадается много камней. Местами ложе реки — скала, едва прикрытая гравием и галькой. Самыми опасными считаются перекаты на 1547, 1643 и 1668 км. Участки верхнего плеса очень мало изучены. До сего времени нет хотя бы краткого описания имеющихся на них перекатов.

По р. Индигирке условия плавания примерно аналогичны с Колымой. Они также относительно благоприятны на нижнем и среднем плесе и крайне тяжелы на верхнем, проходящем на участке от Крест-Майоры до устья р. Момы. Общая судоходная протяженность реки Индигирки равна 1119 км.

Если провести необходимые выправительные и дноуглубительные работы по обеспечению контрольных глубин до 1,5 метра, то можно привести в судоходное состояние верхний плес р. Колымы и Индигирки. К этим работам однако совершенно еще не приступлено. Не произведены даже изыскания на этих путях.

В пределах морских участков р. Колымы и Индигирки условия плавания крайне неблагоприятны, а для речных судов, вследствие частых штормов и туманов, невозможны.

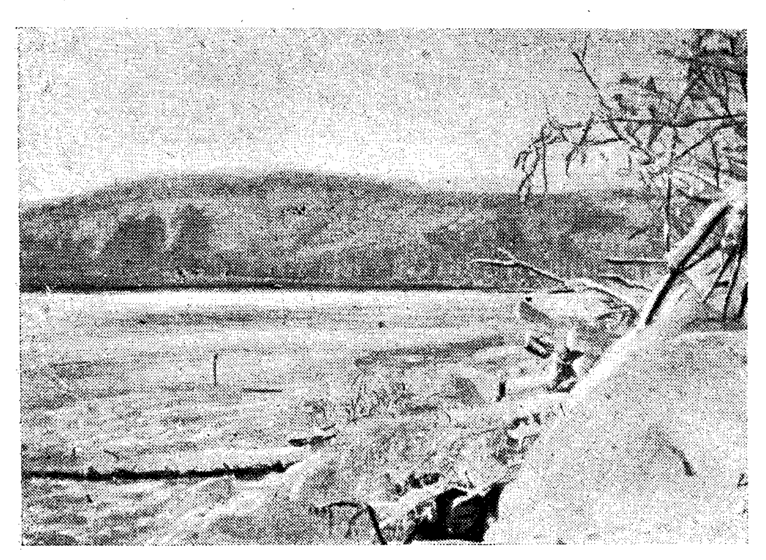
Для обеспечения безопасной работы на рейдах созрела необходимость создать специальный рейдовый флот.

Навигационная обстановка трассы на обеих реках недостаточна. Отсутствуют квалифицированные работники, знающие фарватер рек. Лоцманских карт нет и в помине. Имеющиеся атласы Колымы и Индигирки устарели. Подробные съемки трудных перекатов не производились.

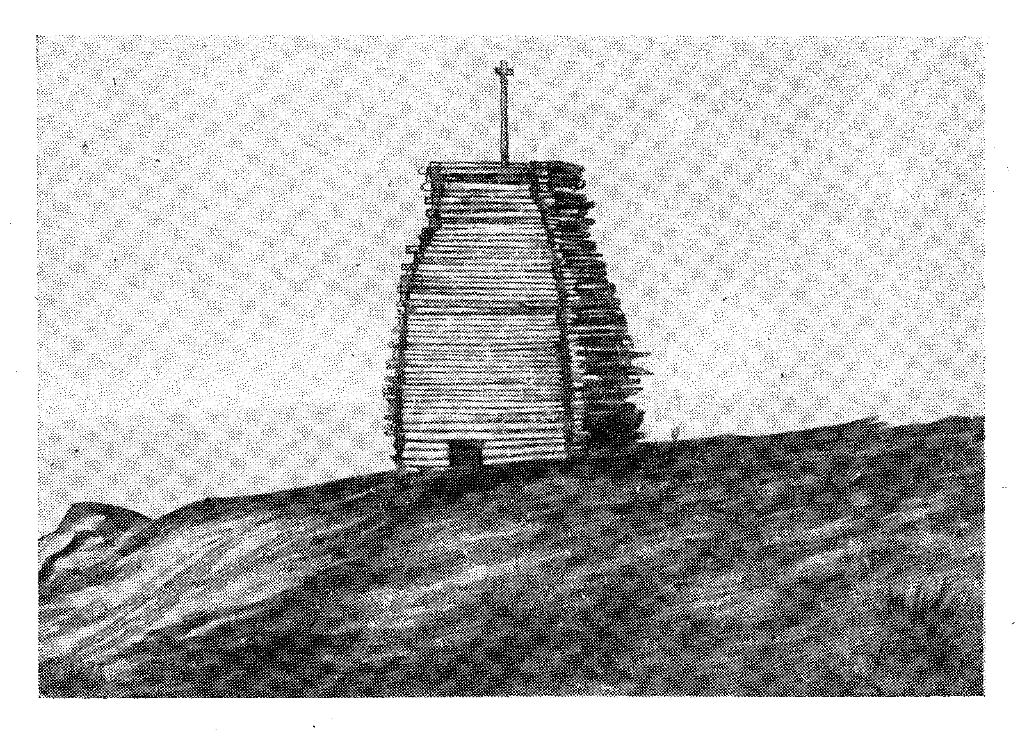
На р. Колыме и Индигирке отсутствуют нефтеналивные, бензиновозные, а также пассажирские суда, потребность в которых крайне остра.

За период с 1932 по 1939 г. динамика роста перевозок на р. Колыме характеризуется следующими данными в %%:

1932 г.	1933 г.	1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.
100	230	500	880	1 800	2 700



Река Колыма зимой



Маяк экспедиционного отряда Лаптева в устье р. Колымы

В навигацию 1939 г. по р. Колыме перевозки, по сравнению с 1938 годом возросли. Увеличился также и завоз грузов на рейды Колымы и Индигирки Северным морским путем.

Пристанское хозяйство р. Колымы на сегодня еще выглядит крайне примитивно. Оборудованных пристаней совершенно нет. Бросается в глаза недостаточность складских помещений, а имеющиеся не обеспечивают сохранности грузов. В 1939 г. на пристани Зырянка впервые на Колыме механизирована погрузка угля.

Гражданские сооружения пароходства на р. Колыме преимущественно таежного типа и низкого качества. Их совершенно недостаточно. Это в равной мере относится к жилищному, административному, производственному, складскому и культурно-бытовому фондам.

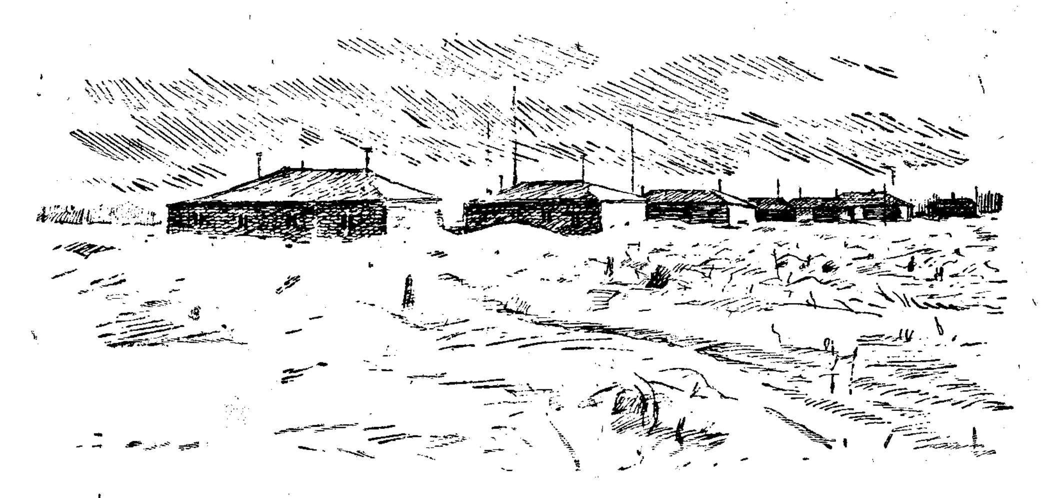
Несмотря на то, что речной транспорт на Колыме уже работает значительное время, до сих пор еще не выбраны надежные места для отстоя флота. Все места отстоя носят случайный характер, они не защищены от льда. Технических мероприятий по безопасности отстоя флота нигде не проводится.

В условиях р. Колымы и р. Индигирки особо остро стоит вопрос подбора и завоза кадров. На 1939 г. по договору с Дальстроем Колымо-Индигирское речное пароходство до некоторой степени обеспечено рабочей силой. Но она мало квалифицирована. В 1940 же году и в последующие годы Главсевморпути предстоит значительно обновить кадры пароходства и перевести туда опытных людей, в том числе и командные кадры.

Крайне низкая квалификация части работников пароходства, плавсостава и затонов, весьма неблагоприятно отражается на работе всего пароходства.

* * *

Зырянский угольный бассейн, с неисчерпаемыми залежами каменного угля до сего времени не разрабатывается в полном объеме. Спекающийся, большой калорийности и малой зольности уголь, по заявлению руководства Колымо-Индигирского пароходства, по своему качеству почти ничем не отличается от лучших марок углей Донецкого бассейна. Этот уголь вполне пригоден не только как топливо для судовых и стационар-



Поселок Буор-Юрях на реке Индигирке, где временно находится центр управления Индигирской водной конторой

ных теплосиловых установок, но и для получения кокса. Зимой 1938/39 года пароходство кустарным способом производило опыты выжига кокса.

* * *

Навигация 1939 г. на р. Колыме и Индигирке совпала с передачей всего хозяйства речного транспорта из системы Дальстроя в систему Главсевморпути. Передачу нужно рассматривать как мероприятие, безусловно способствующее улучшению работы пароходства.

1939 год должен пройти под лозунгом выполнения планов и проведения навигации на отлично.

Колымо-Индигирскому пароходству надо сделать резкий поворот, чтобы стать подлинной транспортной организацией. И в этом деле ему должно помочь речное управление Главсевморпути.

Вербовка хороших кадров, могущих поднять работу пароходства, должна быть поставлена во главу угла. Кроме того необходимо приступить к строительству оборудованных затонов и отстойных пунктов, организовать радиосвязь так, чтобы Зырянка имела непосредственную связь с радиоцентром Главсевморпути в Москве, привести путь на всем протяжении в нормально-судоходное состояние, обеспечить бесперебойное финансирование и снабжение пароходства и, наконец, выделить самолет для живой связи с затонами и погрузо-разгрузочными пунктами и пристанями.

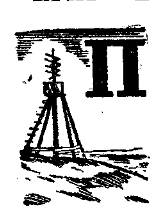
Все эти мероприятия значительно улучшат работу речников, вносящих свою лепту в дело освоения двух больших рек, примыкающих к великому Северному морскому пути.



К. ГОМОЮНОВ

ВОСТОЧНО-СИБИРСКОЕ МОРЕ

КРАТКИЕ ИСТОРИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ



Первые путешествия русских к побережью Восточно-Сибирского моря были совершены в половине XVII столетия из Нижнеколымского острога, основанного в 1664 г. Михаилом Стадухиным. С этого же времени появились первые сведения о Медвежьих островах, попасть на которые на судах из-за неблагоприятного расположения льдов не удавалось. Медвежьи острова были впервые посещены только около 1720 г. промышленником Иваном Пилегиным по льду. После этого посещения упорно держалось представление о наличии к северу от Медвежьих островов большой земли, названной впоследствии Землей Андреева, по имени сержанта Андреева, дважды посылавшегося в семидесятых годах XVIII столетия зимним путем на поиски этой земли. Но Земля Андреева оказалась мифической.

Примерно в то же время один из пионеров Северного морского пути, Никита Шалауров, совершил со своими спутниками два морских плавания на небольших судах. Одно из них было в 1760—1763 гг. Шалауров прошел из устья реки Лены до мыса Шелагского, дважды зимовав в пути. Неблагоприятное состояние льдов не позволило ему проникнуть дальше мыса Шелагского.

В 1764 г. он повторил эту попытку, отправившись из устья реки Колымы, но его судно потерпело крушение среди льдов, и Шалауров со всеми спутниками погиб во время вынужденной зимовки. Место его предполагаемой гибели называется теперь Шалауровой избой.

В результате этих двух плаваний Шалауров составил карту побережья от устья реки Лены до мыса Шелагского, причем для того времени эта карта отличалась очень большой точностью.

В конце XVIII столетия была организована большая «географическая и астрономическая экспедиция», в задачу которой входила опись Чукотского берега от Колымы до Берингова пролива, а также и «совершенное познание морей между матерою землею Иркутской губернии и противоположными берегами Америки».

Эта экспедиция возглавлялась Биллингсом. На двух судах, построенных в Нижнеколымском остроге, она в 1787 г. отправилась на восток, но смогла пройти только до мыса Большой Баранов. Льды не пустили эту экспедицию дальше и она вынуждена была возвратиться обратно. Вторую попытку обогнуть мыс Дежнева, но уже с востока, экспедиция Биллингса пыталась осуществить в 1791 г. На выстроенном в Охотске судне она обогнула Камчатку, достигла бухты Лаврентия, но из-за неблагоприятного расположения льдов снова вернулась обратно.

С первой четверти XIX столетия начинаются систематические работы по описи в западной части Восточно-Сибирского моря, сначала Геденштромом, потом Анжу. Эти работы не утратили своего значения и до нашего времени.

Чтобы ознакомиться с характером побережья далее на восток, к реке Колыме, Геденштром и Анжу прошли зимой на собаках от Ново-Сибирских островов до Колымы и дали первые надежные сведения о характере и распространении припая и о Сибирской полынье.

В это же время к востоку от реки Колымы работал восточный отряд той же экспедиции под начальством Врангеля. В задачу этого отряда входила опись берегов к востоку от Колымы, а также поиски земли к северу от Чукотского полуострова. Врангель упорно пытался достигнуть этой земли по льду, но огромные разводья и дрейфующие льды каждый раз прерывали его путь.

Уточнила работы Анжу и Врангеля по съемке берегов от устья реки Яны до реки Алазеи астрономо-топографическая партия экспедиции геолога Волоссовича в 1909 г.

Большие гидрографические работы как у берегов, так и в открытой части Восточно-Сибирского моря, были проделаны в 1911, 1912, 1913 и 1914 гг. гидрографической экспедицией Северного Ледовитого океана на ледокольных судах «Таймыр» и «Вайгач».

Изыскивая воздушные пути, в 1931 и 1932 гг. вдоль побережья Восточно-Сибирского моря прошла экспедиция Гражданского Воздушного Флота.

В 1935, 1936 и 1937 гг. Гидрографическим Управлением Главсевморпути на шхуне «Темп» произведены промерно-съемочные работы в проливе Дм. Лаптева и сделана съемка южного, западного и северного побережий острова Котельного.

С 1932 по 1937 гг. в устьях рек Индигирки, Колымы, в районе островов Медвежьих, в Чаунской губе и на побережье моря от м. Б. Баранов до Чаунской губы работало несколько гидрографических, портоизыскательных и геологических экспедиций Главсевморпути.

В северной части Восточно-Сибирского моря в 1879—1880 гг. дрейфовала экспедиция Де-Лонга. В 1922—24 гг. по тому же направлению, но несколько южнее дрейфовала норвежская экспедиция Амундсена на судне «Мод», осветившая ледовый и гидрологический режим этой части Восточно-Сибирского моря. Работы по исследованию пролива Санникова и в районе западной части Новосибирских островов были проделаны в 1937 г. и частью в 1938 г. на «Седове» и «Малыгине» Гидрографическим Управлением Главсевморпути.

Первые коммерческие рейсы из Владивостока к устью реки Колымы, прерванные мировой войной, начались в 1912 г. Регулярные снабженческие рейсы в Колыму возобновились в 1927 г. В 1932, 1933 и 1934 гг. через Восточно-Сибирское море прошли «Сибиряков», «Челюскин», «Литке», а с 1935 г. начались сквозные рейсы грузовых и других судов с запада на восток и обратно. В 1935 г. т. Молоков обследовал на самолете большое пространство к северу от реки Колымы.

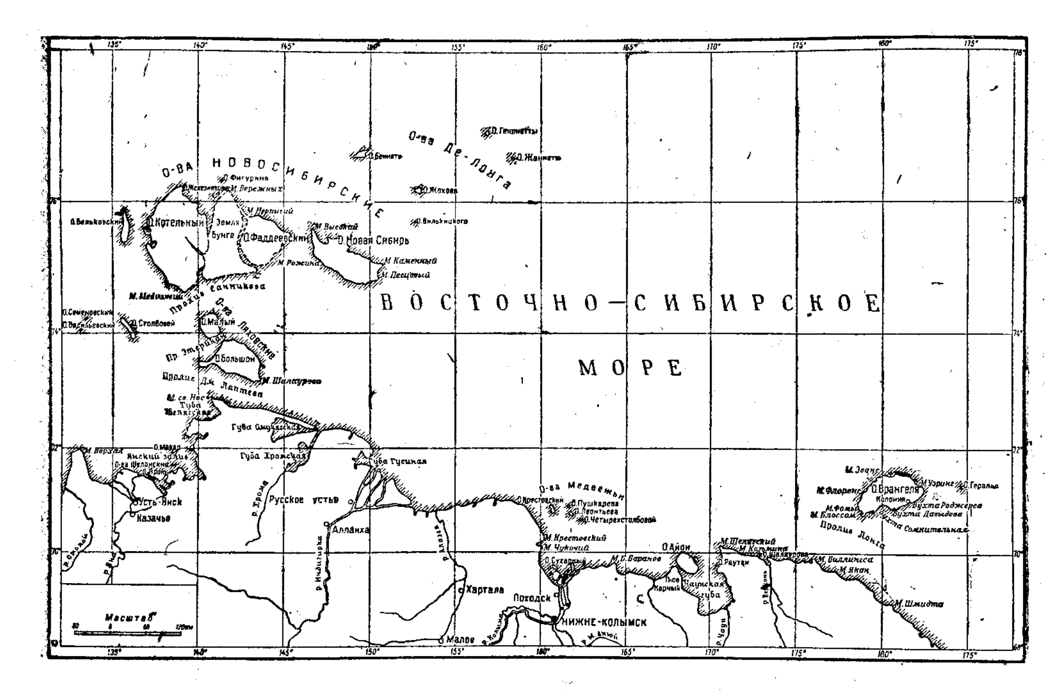
Для обслуживания этой трассы, начиная с 1928 г., был открыт ряд метеорологических станций: на острове Большом Ляховском (1928 г.), на мысе Кигилях (1934 г.), на острове Четырехстолбовом (1933 г.), на мысе Шелагском (1934 г.), в устье реки Колымы (1935 г.), на мысе Биллингса (1935 г.), на острове Генриетты (1937 г.).

Несмотря на то, что плавания и работы в Восточно-Сибирском море начались давно,— береговая линия моря еще не везде заснята инструментально. От пролива Дм. Лаптева до устья р. Алазеи произведена только морская опись и морские съемки.

От Колымского залива до м. Шелагского береговая часть покрыта гидрографической съемкой, положенной на основе триангуляции, а от м. Шелагского до м. Биллингса берег заснят полуинструментальной съемкой.

КЛИМАТ

Восточно-Сибирское море находится в районе более пониженного атмосферного



Карта Восточно-Сибирского моря

давления, по сравнению с континентом и северной частью Ледовитого океана.

Циклоны, зарождающиеся в Северной части Атлантического океана, также оказывают воздействие на климат Восточно-Сибирского моря.

Летом, в июне — августе в Восточно-Сибирском море преобладают северо-западные, южные и юго-восточные ветры. Сильные, преимущественно восточные ветры бывают зимой.

Средне-суточные положительные температуры воздуха наступают только в первой декаде июня и исчезают в первой декаде сентября. Продолжительность периода с положительной температурой воздуха убывает с удалением от материка (см. табл. 1).

Таблица 1

Название станции	Даты		
	Наступления положительной температуры	Исчезновения положительной температуры	Продолжительность периода с положительной температурой в днях
Мыс Шалаурова	14/VI	9/IX	87
Остров Четырехстолбовой	7/VI	4/IX	88
Мыс Шелагский	8/VI	9/IX	92
Остров Врангеля	14/VI	1/IX	79
Остров Генриетты	10/VII	26/VII	17

Сильная облачность над Восточно-Сибирским морем бывает в летний период — с мая по сентябрь, когда число пасмурных дней достигает 20—28 в месяц.

Влажность воздуха летом также очень значительна. При низких температурах летом эта влажность, в соединении с местными условиями, т. е. состоянием льдов, направлением ветров, является причиной образования туманов. Наиболее часто туманы бывают в июле и ав-

густе, в среднем 15—17 дней в месяц. В отдельные годы число дней с туманом достигало 25—27 в месяц. При продвижении в более высокие широты и приближении к большим ледяным массивам вероятность появления тумана возрастает. Из таблицы 2 видно, что процент туманных дней подвержен значительным колебаниям.

Таблица 2

Название судов и год плавания		Число дней плавания в Восточно-Сибирском море	Из них дней с туманом	Процент туманных дней
«Вега»	1878	12	8	67
«Мод»	1920	25	20	80
«Сибиряков»	1932	5	3	60
«Челюскин»	1933	8	5	62
«Ванцетти»	1935	7	4	57
«Анадырь»	1937	10	3	30
«Ост»	1938	10	6	60

ГИДРОЛОГИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ

Рельеф. Особенности подводного рельефа Восточно-Сибирского моря играют важную роль в его гидрологии. Восточно-Сибирское море занимает среднюю часть Сибирской материковой отмели, которая представляет собой погрузившийся под уровень моря северный край Сибирской материковой платформы.

Геологические исследования, производившиеся на материковом побережье и на островах, установили, что бо́льшая часть дна Восточно-Сибирского моря представляла в сравнительно недалеком геологическом прошлом сушу, в состав которой входили острова Ляховские, Новосибирские и острова Де-Лонга.

Исследования ископаемой фауны на Новосибирских островах и островах Де-Лонга доказали, что после этого периода море наступало (трансгрессия) на эту часть суши, затем вновь отступало. Во время наибольшей из трансгресий, происшедшей сравнительно в недавнее время, были залиты острова Де-Лонга, остров Новая Сибирь и северо-восточная часть острова Котельного.

Перед наступлением современного геологического периода было новое отступление моря, сопровождавшееся медленным и неравномерным поднятием суши. Признаки этого явления — сильное обмеление заливов и бухт, которое зарегистрировано после первых описанных работ (1649 г.). Типичным примером такого обмеления являются мелководные губы и стрелки. На обмеления указывают также дельты рек Индигирки и Колымы. К признакам отступления моря относятся невысокие террасы с плавником, часто встречающиеся на значительном расстоянии от берега — свыше 50 км.

Рельеф дна Восточно-Сибирского моря изучен еще недостаточно. О глубинах некоторых мест нет никаких данных, так как они не посещались ни одним судном. К числу таких мест, например, относится большой район, заключенный между меридианами 164° и 170° вост. долг. и параллелями 71°30′ и 74° сев. шир., в южной части которого предполагалось наличие неизвестной земли, так называемой «Земли Андреева». Существование этой земли после плаваний ледокольного парохода «Челюскин» (1933 г.), вошедшего в район «Земли Андреева» с запада, ледокола «Красин» (1934 г.), вошедшего в тот же район с востока, а также после полетов Молокова в 1935 г., рядом исследователей отрицается. Огромная область моря, расположенная по обе стороны от линии, западная часть которой упирается в точку пересечения 74 параллели с 160 меридианом, а восточная — в мыс Ушакова на северо-западном берегу острова Врангеля, также не имеет промеров.

Однако, наличие общей геологической закономерности в морфологии северного края Сибирской равнины, подкрепленное довольно значительным количеством промеров, проложенных в южной и самой северной частях Восточно-Сибирского моря, позволяют дать общее предварительное представление об его рельефе.

Восточно-Сибирское море в целом представляет очень мелководный бассейн с чрезвычайно ровным дном, имеющим общий наклон к северо-востоку. Равнинные и отлогие берега его большею частью плавно переходят в морское дно.

В самой восточной части моря, начиная от мыса Шелагского, в связи с изменением характера наземного рельефа изменяется и характер берегов.

Западная часть Восточно-Сибирского моря более мелководна, по сравнению с его восточной частью. Вдоль трассы морского пути преобладающие глубины от 9 до $14^1/_2$ м.

Линия двадцатипятиметровых глубин, ограничивающая область небольших глубин в наружных частях моря, обогнув Новосибирские острова с севера, примерно, по параллели 77°, следует отсюда на юго-восток почти до меридиана 170° вост. долг., отделяя эту наиболее мелкую часть Восточно-Сибирского моря от остальной его части. К востоку от 170 меридиана область небольших глубин резко подходит к берегу и следует вдоль него, полосой в 10—15 миль. За пределами двадцатипятиметровой изобаты глубины плавно понижаются к северо-востоку и северу, достигая в средней части моря 30—40 м., а в восточной 55 м.

У наружной условной границы Восточно-Сибирского моря глубины достигают 100 м. За пределами 100-метровой изобаты глубины начинают резко падать и быстро переходят в океанские глубины, до 2000 м.

На северо-восток от устья реки Индигирки, на восток-северо-восток от устья реки Колымы и от мыса Шелагского сначала к востоку, а потом на восток-северо-восток на морском дне отмечены впадины, которые представляют собой залитые во время последнего наступления моря долины рек Индигирки, Колымы и Чаун.

Отложения морского дна Восточно-Сибирского моря систематически еще не изучались и об них имеются только самые общие данные.

Уровень моря. Наиболее значительные приливы в Восточно-Сибирском море бывают в северо-западной его части. У острова Беннета амплитуда прилива достигает 1 м. К югу и востоку приливы убывают. На острове Большом Ляховском сизигийная амплитуда[1] — 0,34 м. В Колымском заливе и далее к мысу Шелагскому прилив незначителен: сизигийная амплитуда всего лишь несколько сантиметров — 0,05—0,07 м. К востоку от мыса Шелагского амплитуда прилива несколько увеличивается и достигает у мыса Биллингса величины 0,23 м.

Гораздо большее практическое значение для повышения и понижения уровня моря имеют сгонно-нагонные явления, резко выраженные на всем береговом пространстве Восточно-Сибирского моря. Сгонно-нагонные колебания достигают 1—3 м вверх или вниз от среднего уровня моря.

Течения Восточно-Сибирского моря изучены пока тоже только в самых общих чертах. Инструментальные наблюдения над течениями начались только недавно.

Течения. Схема общей циркуляции вод Восточно-Сибирского моря представлена на рис. 1. Через проливы Дмитрия Лаптева и Санникова из моря Лаптевых в Восточно-Сибирское поступают воды слабой солености. Они растекаются веерообразно на восток, юго-восток и, повидимому, частично на северо-восток в проливы между островами Анжу[2]. Значительная часть этих вод, смешиваясь с береговыми водами Восточно-Сибирского моря, устремляется вдоль береговой ли-

---

[1] Амплитуда во время полнолуния или новолуния.

[2] В состав Новосибирских островов входят: южная группа, называемая островами Ляховскими, и северная — острова Котельный, Фаддеевский и Новая Сибирь, называемые островами Анжу, по имени одного из исследователей этой части моря.

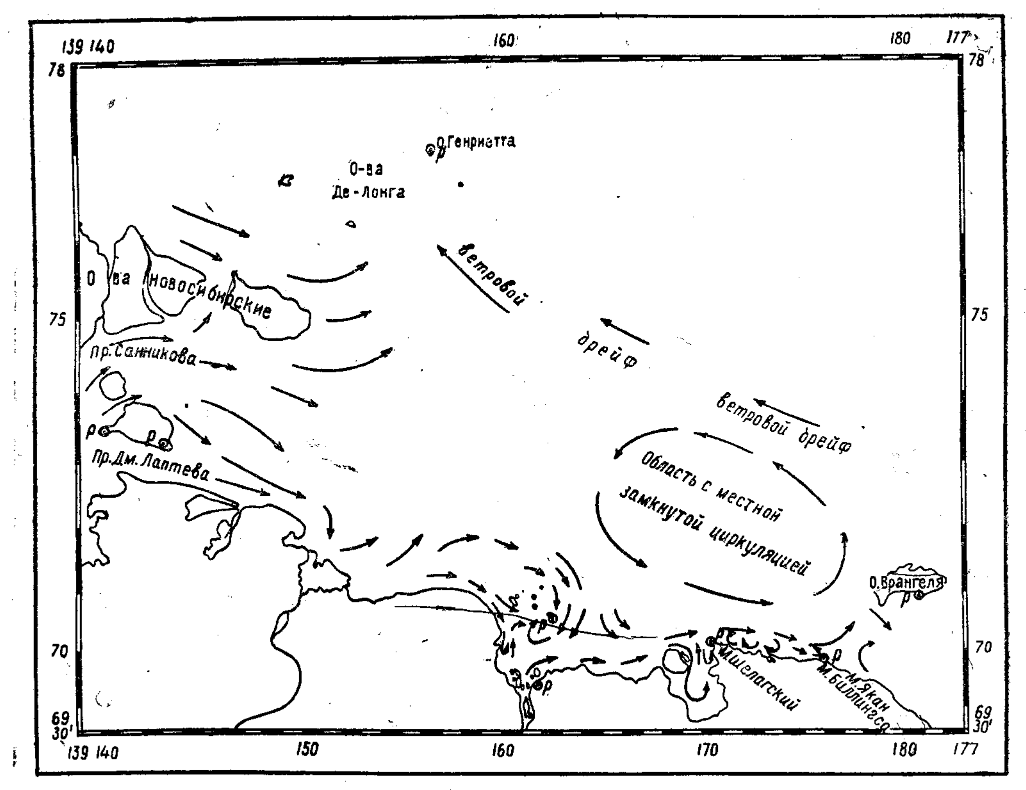


Рис. 1. Схема течений в Восточно-Сибирском море на поверхности. Кружками с буквой Р обозначены полярные станции

нии к востоку с незначительной скоростью 0,2—0,3 узла.

Против устьев рек Индигирки и, особенно, Колымы наблюдается отжимающее влияние вод этих рек.

Береговое течение в поверхностном слое наблюдается также и на восток от реки Колымы и имеет здесь довольно постоянный характер вплоть до мыса Биллингса, после которого восточное береговое течение, уклоняясь вслед за береговой линией к югу, сливается с береговыми течениями Чукотского моря.

Существует предположение, что на меридиане мыса Биллингса от берегового течения Восточно-Сибирского моря отделяется ветвь в направлении к западным берегам острова Врангеля, которая потом, пройдя мимо западной оконечности этого острова, сливается с западным потоком, направляющимся из Чукотского моря к северу от острова Врангеля. В наружной части Восточно-Сибирского моря существует течение западо-северо-западного направления.

Экспедиция Амундсена на судне «Мод» произвела исследования, на основании которых предполагается, что наличие постоянного течения западо-северо-западного направления обусловлено, главным образом, ветрами.

Ветер имеет сильное влияние на направление течений и в других районах Восточно-Сибирского моря.

Приливо-отливные течения в большей части Восточно-Сибирского моря выражены слабо и имеют подчиненное значение. Исключением является, например, район в северу от Новосибирских островов, где наличием приливо-отливных течений обусловливаются наблюдавшиеся неоднократно периодические сжатия и разрежения плавучих льдов.

Распределение температуры и солености воды. Температурный режим вод Восточно-Сибирского моря зависит от непосредственной солнечной радиации (нагревания), поглощения тепла из воздуха, влияния тепла, приносимого речными водами, от конвекционного и ветрового перемешива-

ния, а также и от влияния ледового покрова.

Вследствие мелководности Восточно-Сибирского моря в нем очень заметны процессы непосредственного летнего прогрева вод, а также передача тепла вглубь от перемешивания.

Распределение температуры в поверхностном слое воды в прибрежной зоне моря подвержено значительным колебаниям в зависимости от метеорологических условий лета и предшествовавшей зимы. В годы 1913—1914, 1919 и 1933 гг. температуры воды в августе в прибрежной зоне были невысоки от — 0,1 до +1,0. В 1935 г., 1936 г. и особенно в 1937 г. температуры поверхности воды в прибрежной зоне, особенно в западной части, были, наоборот, высокими от +3,0 до +6,0. В западной части Восточно-Сибирского моря в прибрежной зоне температуры около 3° бывают уже начиная с июля; в августе температуры возрастают в среднем до 4°, а к сентябрю и октябрю понижаются до 1°.

Поверхностный слой воды в восточной части моря в течение всего лета остается более умеренным. К моменту замерзания вода имеет температуру — 1,6°. Температура замерзания колеблется в зависимости от солености от — 0,75° до — 1,0° в западной части и до — 1,7° в восточной.

Температура поверхности воды в более мористых частях подвержена менее значительным колебаниям, чем у берега.

Температуры выше точки замерзания воды наблюдаются только в летние месяцы, причем положительные температуры только в июле и в августе. В сентябре начинается замерзание воды.

Соленость Восточно-Сибирского моря зависит от вод, приходящих сюда из Полярного бассейна, от вод материкового стока, вод моря Лаптевых, Чукотского моря, наконец, сгонно-нагонных ветров. В результате взаимодействия всех этих факторов образуются воды собственно Восточно-Сибирского моря, активный слой[3] которых имеет максимальные солености не свыше 32‰.

Активный слой воды Восточно-Сибирского моря только в зимнее время находится в относительно устойчивом положении, как в отношении вертикального распределения температуры, так и солености.

В остальное время соленость активного слоя в местах с глубинами свыше 40 м, а также и всего слоя воды, где глубины меньше 35—40 м, находится в состоянии изменений в зависимости от характера сочетания указанных выше факторов. Эти изменения бывают особенно резки в прибрежной зоне моря, по которой проходит трасса Северного морского пути. Поэтому соленость в одной и той же точке вдоль трассы может колебаться в значительных пределах от 6 до 25‰ — в западной ее части до Медвежьих островов, от 17 до 29‰ — в районе Медвежьих островов с юга и от 28 до 30‰ — в восточной части Восточно-Сибирского моря.

ЛЕДЯНОЙ ПОКРОВ

По характеру ледяного режима Восточно-Сибирское море делится на две, резко отличающиеся друг от друга части — западную от Новосибирских островов до реки Колымы и восточную — от реки Колымы до Чукотского моря. Первая из них характеризуется почти полным отсутствием льда в прибрежной зоне моря в летнее время, а вторая — почти постоянным его наличием.

Замерзание прибрежных вод начинается обычно в направлении с запада на восток — от пролива Дмитрия Лаптева, где первое сплошное замерзание происходит в конце первой декады октября, к району Медвежьих островов, где оно происходит на 7—15 дней позже. Отсюда замерзание продвигается к мысу Шелагскому, где замерзание на 3—19 дней позже, чем у Медвежьих островов.

[3] Слой воды от поверхности до 40—45 м назван активным потому, что в нем совершаются главнейшие физические и динамические процессы: горизонталная и вертикальная циркуляция, теплообмен и т. п.

Неподвижный ледяной покров в виде припая образуется к концу октября, а в некоторых пунктах только к середине ноября.

В западной части моря, в районе Новосибирских островов припай достигает наибольшего, по сравнению со всеми другими морями Арктики, протяжения — до 250—275 миль от берега материка и от 7 до 20 миль к северу от наружной линии Новосибирских островов. Острова Де-Лонга находятся за пределами припая, вокруг них постоянно находится дрейфующий лед. В районе от Медвежьих островов до острова Айон припай простирается на 100—150 миль; у мыса Биллингса он сокращается до 1—5 десятков миль и далее к востоку составляет всего несколько миль.

За пределами припая лед постоянно дрейфует. Преобладающее направление этого дрейфа с востока-юго-востока на запад-северо-запад. Вместе с этим льдом дрейфовали суда «Жаннета» и «Мод». Во время преобладания сильных ветров южного направления за пределами припая образуется полоса открытой воды, получившая название Сибирской полыньи. При сильных ветрах северного направления полынья закрывается движущимся с севера льдом, а вдоль границы припая происходит торошение льда. Вследствие этого, особенно на мелководьях, образуются гряды торосов огромных размеров. В восточной более глубокой части моря торошение льда происходит на некотором расстоянии от берега; образуются мощные гряды торосов, садящихся в конце концов на дно и образующих огромные стамухи. Линия их расположения обычно совпадает с изобатами 20—25 м. В летнее время между ними и берегом образуется полоса чистой воды, на которой суда бывают надежно защищены от влияния подвижек пловучего льда из наружных частей моря. Эта же полоса выбирается судами для стоянки судов на случай их вынужденной зимовки.

Толщина образовавшегося за зиму льда в зависимости от предшествующих метеорологических условий колеблется от 160 до 220 см в западной части моря и от 150 до 210 см — в восточной.

Таяние льда начинается обычно с мая. Значительный приток вод с материка, особенно в западной части моря, ускоряет процесс разрушения ледяного покрова.

Вскрытие, начинающееся взломом всего ледяного покрова, происходит обычно в июле. Раньше всего вскрытие происходит в Колымском районе (в конце первой декады июля). В восточном направлении вскрытие запаздывает, так в районе мыса Шелагского оно происходит на неделю, а у мыса Шмидта почти на две недели позже, чем в районе Колымы.

Побережье в западной части моря вскрывается почти одновременно с районом Колымского залива. Район Новосибирских островов вскрывается дней на 10 позже.

Но ледовый покров Восточно-Сибирского моря еще не является решающим фактором для навигации. Сроки начала и конца навигации, за исключением каботажного плавания, определяются состоянием льдов по обеим сторонам Восточно-Сибирского моря.

В западной части моря состояние льдов летом почти всегда благоприятное для плавания судов из моря Лаптевых в Колыму.

Восточная часть Восточно-Сибирского моря, особенно примыкающая к нему западная часть Чукотского моря, является после пролива Вилькицкого, наиболее трудным участком трассы Севморпути. Средняя вероятность встречи со льдами на восточном участке составляет: у мыса Б. Баранова — 25%, у мыса Шелагского — 70%, у мыса Биллингса — 70% и у мыса Шмидта в Чукотском море — 90%.

Для определения сроков возможного начала и конца навигации необходимо пользоваться ледовыми прогнозами. Присутствие на трудных участках линейного ледокола может ускорить начало и удлинить конец навигации, а также обеспечить в нужных случаях проходимость трудных участков пути.

ОБЩИЕ ВЫВОДЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАБОТ НА БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

В каком состоянии находятся наши познания о Восточно-Сибирском море и соответствуют ли они уровню непрерывно растущих практических запросов?

Общая схематическая характеристика Восточно-Сибирского моря, составленная на основании имеющихся обработанных материалов до 1937 г. включительно, дает нам представление об изученности этого моря (см. рис. 2). Восточно-Сибирское море изучено еще далеко недостаточно, особенно в связи с теми широкими мероприятиями, которые предпринимает наша страна по практическому освоению трассы Северного морского пути. Прежде всего необходимо провести соответствующие съемочно-промерные работы, отвечающие интересам судовождения. Нужна хорошая обстановка пути, в которую должны входить не только маяки со световой сигнализацией, но и радиомаяки, имеющие также и подводную сигнализацию, при соответствующем оборудовании судов.

Знание метеорологических и гидрологических условий необходимо для метеорологических, гидрологических и ледовых прогнозов, для составления пособий, руководств и справочников, как для навигации по воде, так и по воздуху и для обоснований соответствующих расчетов при портоизыскательских и портостроительных работах.

Необходимо открыть гидрометеорологическую станцию на участке между островами Медвежьими и Ляховскими, а

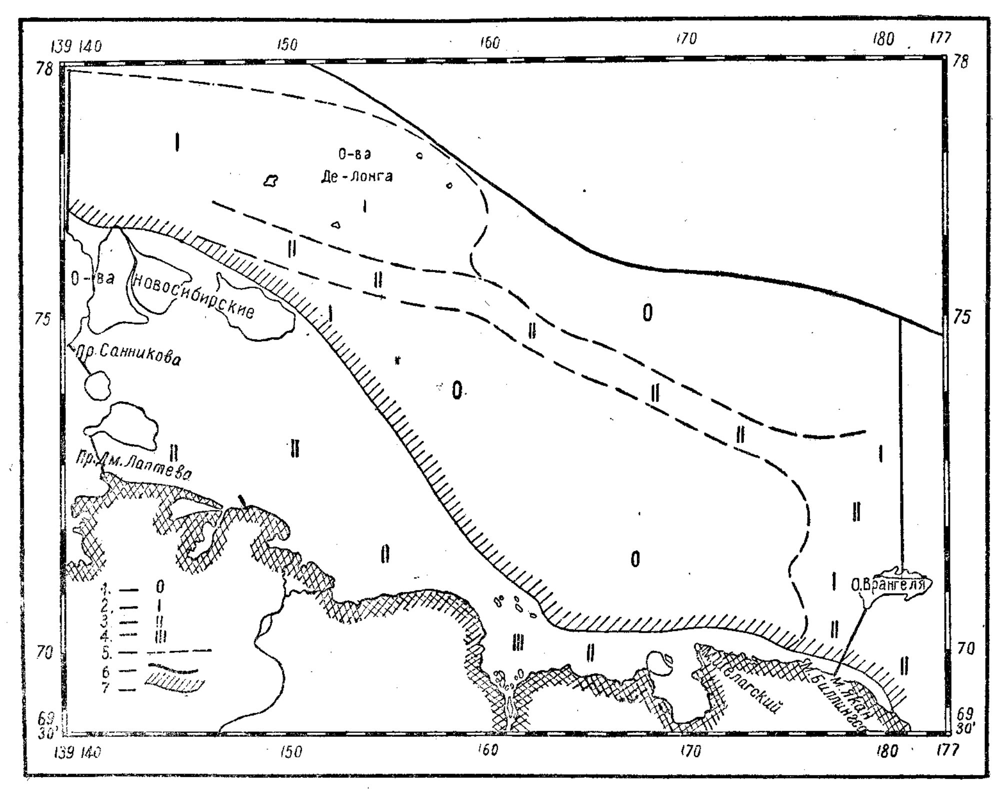


Рис. 2. Схематическое изображение состояния исследованности Восточно-Сибирского моря

Обозначения:

1—0. Неисследованные в гидрологическом отношении районы. 2—I. Районы с единичными, несистематическими данными о гидрологическом режиме. 3—II. Районы с данными, достаточными для приближенного представления о гидрологическом режиме. 4—III. Районы, гидрологические данные о которых можно принять во внимание при обосновании гидрологических прогнозов, но нельзя еще пользоваться при прокладке курсов судов. 5—Границы зон исследованности. 6—Принятые постановлением Совнаркома СССР границы Восточно-Сибирского моря. 7—Схематическая средняя граница льдов в навигационное время.

также на юго-восточной оконечности острова Новая Сибирь и на южной оконечности острова Котельного. Нужно расширить и укрепить сеть непрерывно действующих водомерных постов со срочными наблюдениями и самописцами для изучения сгонно-нагонных явлений.

Усилить и улучшить с качественной стороны гидрометеорологические наблюдения на судах, установив на некоторых из них ртутные барометры судового типа.

Необходимо произвести специальные экспедиционные работы по изучению течений в проливах Дмитрия Лаптева и Санникова, а также к востоку от них. Одновременно нужно изучить барическое состояние атмосферы, чтобы обеспечить эти проливы и другие участки трассы надлежащими навигационными пособиями. Учитывая особенности гидрологического режима Восточно-Сибирского моря, эти работы должны проводиться несколько иначе, чем обычно. Кроме специально оборудованного судна типа «Смольный», базирующегося на порт в бухте Тикси, должны быть широко применены приборы-автоматы.

Для систематических исследований ледового покрова, установления закономерных зависимостей между ним и метеорологическими и гидрологическими факторами, необходима организация летной разведки с базой в районе реки Колымы.

Так как метеорологические и ледовые условия Восточно-Сибирского моря зависят также от состояния атмосферы в центральных частях Ледовитого океана к северо-востоку от Восточно-Сибирского моря, то полярная станция на острове Генриетты должна быть превращена в непрерывно действующую станцию с расширенным кругом метеорологических наблюдений.

Кроме того, должны быть предприняты специальные экспедиционно-стационарные работы в области так называемого полюса недоступности. В отношении техники организации такого типа работ в СССР уже имеются заслуживающие внимания предложения наших известных летчиков и ученых.





Партийная жизнь

Н. МЫШЛЯЕВ

ПЕРЕСТРОЙКА РАБОТЫ ПАРТИЙНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГЛАВСЕВМОРПУТИ



Тов. Жданов в докладе на XVIII съезде партии четко определил задачи первичных парторганизаций как производственных, так и советских учреждений. Он говорил и о задачах наркоматских парторганизаций:

«Что касается партийных организаций наркоматского типа, то они, не имея, в силу специфических условий своей работы, функций контроля, должны усилить свою роль в деле улучшения работы аппарата. Их обязанность — сигнализировать о недочетах того, или иного наркомата, отмечать недостатки отдельных работников и сообщать о них в ЦК и руководителям наркомата».

Тов. Жданов в докладе совершенно справедливо раскритиковал работу некоторых наркоматских первичных парторганизаций. Решая вопросы общего масштаба, они упускали из виду такие вопросы, как борьба с бюрократизмом и волокитой в аппарате, своевременное реагирование на многочисленные запросы с мест, ответы на письма и жалобы, внимательный прием посетителей работниками аппарата Наркомата и т. д.

Тов. Жданов приводил пример из практики наркомсовхозовской парторганизации. Она обсуждала на своих заседаниях ход сеноуборки в совхозах Востока и в то же время упускала работу самого аппарата Наркомата.

«Вместо того, чтобы организовать борьбу за соблюдение партийной и государственной дисциплины, за надлежащую проверку исполнения правительственных директив, за состояние аппарата, делового и политического качества его работников, сигнализировать о недостатках в работе аппарата Наркомата — вместо этого люди пытаются подменить руководство Наркоматом, руководить периферией.

Мы имеем здесь дело с порочной практикой, которую нельзя поощрять. Это образчик смешения элементарных понятий о задачах советской ячейки. Это пародия на руководство, попытка создать наркомат в наркомате».

Можно привести факты и из жизни парторганизации Главсевморпути, свидетельствующие о непонимании задач наркоматской партийной организации. Так например, партгруппа Морского управления занималась обсуждением строительства Мурманского завода, строительства портов и других вопросов, связанных с работой на периферии.

В то же время эта партгруппа почти не занималась налаживанием работы аппарата. А ведь в аппарате Морского управления нужной оперативности и четкости до сих пор нет. Нет слаженности в работе между секторами и отделами, нет положения об обязанностях отделов, в управлении телеграммы подолгу лежат без ответа. Все это проходило мимо парторганизации.

Конечно, парторганизация могла обсудить и вопрос о строительстве Мурманского завода. Но обсуждать его нужно было в свете того, как аппарат управления обеспечивает строительство, все ли сделано со стороны аппарата для успешности стройки, нет ли волокиты на сигналы и жалобы с Мурманского завода, нет ли бездушных и бюрократических отписок и т. д.

Отдельные товарищи из парторганизации Главсевморпути неправильно понимают пункт из устава ВКП(б), где говорится о функциях партийной организации наркомата. Они считают, что раз парторганизация не пользуется правом контроля, а только должна сигнализировать о недостатках в ЦК ВКП(б) и руководителям Наркомата, то она, якобы, не должна и вникать в работу аппарата Наркомата.

Тов. Жданов в своем докладе на XVIII съезде исчерпывающе разъяснил и этот вопрос. Тов. Жданов говорил: «Специфика деятельности советских ячеек заключается в том, что они не могут брать на себя функции контроля работы советского учреждения по существу,— для этого есть вышестоящие партийные и советские инстанции.

Но это не означает, что первичные парторганизации советских учреждений не имеют возможности влиять на дело. Наоборот, роль советских парторганизаций исключительно важна. Если парторганизация учреждения во-время подмечает непорядки в работе учреждения — как, например, обстоит дело с разбором жалоб и заявлений трудящихся, с приемом посетителей (а эти вопросы имеют очень острое значение в работе советских учреждений), с трудовой дисциплиной, с работой аппарата и т. д.,— если советская ячейка сигнализирует об этих недостатках в ЦК ВКП(б) и руководству Наркомата, то тем самым она осуществляет важнейшее дело улучшения государственного аппарата».

Мы обязаны повседневно заниматься вопросами труддисциплины и организацией работы аппарата. Нужно обсуждать эти вопросы на партбюро и партийных собраниях и выносить решения, которые бы отмечали не только недостатки, но и указывали пути их ликвидации. Для того чтобы своевременно и правильно сигнализировать о недостатках работы, парторганизация должна быть повседневно в курсе жизни и работы Главного Управления и всех его отделов и секторов.

Наша парторганизация должна уделять основное внимание борьбе за образцовый аппарат, оперативный, экономный, деловитый, чуткий к запросам.

В соответствии с решением XVIII съезда недавно перестроена структура партийной организации Главсевморпути. Вместо ранее существовавших двух парткомов и 19 партгрупп теперь организована единая партийная организация с единым парткомом и девятью первичными партийными организациями.

Эта перестройка партийной организации стала давать уже положительные результаты. Мы стали ближе и лучше вникать в работу всего аппарата Главсевморпути, быстрее замечать факты бюрократизма и волокиты, расхлябанности и неоперативности в работе.

Недавно парткомом, по сигналам коммунистов, была выделена бригада для проверки работы Московского объединенного строительства. В результате проверки и обсуждения этого вопроса на парткоме были вскрыты крупнейшие недостатки на строительстве: перерасход средств, невыполнение программы, большая текучесть рабочей силы, невыполнение приказов. Вот один из воз-

мутительных фактов, выявленных бригадой: в августе еще не получили денег рабочие стахановцы, премированные к 1 мая.

Партком просил коллегию Главсевморпути обсудить создавшееся положение на строительстве.

После обсуждения вопроса, коллегия наметила практические мероприятия по оздоровлению строительства, на виновников невыполнения приказов были наложены взыскания, премии рабочим были немедленно выданы.

Партком проверил ряд других участков работы: ход составления заявок на 1940 год, состояние трудовой дисциплины в аппарате и др.

Особенное внимание Партком обращает на развертывание социалистического соревнования и ударничества в аппарате. Во всех отделах и управлениях по этому вопросу проведены собрания сотрудников. Между отделами и управлениями заключены социалистические договора. Основной показатель договоров: наилучшее руководство и обслуживание навигации текущего года, успешная подготовка к навигации 1940 года, выполнение и перевыполнение производственных планов, своевременные ответы на запросы с мест, оперативность и четкость в работе и др.

Развернулось индивидуальное соцсоревнование и ударничество.

Коллегия Главсевморпути выделила две премии для того отдела и управления, а также сотрудников аппарата, которые покажут образцы в работе.

Честью каждой первичной партийной организации, месткома, комсомола, является завоевать эти премии, образцово поставить работу своего отдела.

В аппарат Главсевморпути пришло большое количество новых работников. Мы должны окружить их вниманием и заботой, создать условия для их политического и культурного роста, для повышения своей квалификации.

Прошедшие в июле отчетно-выборные партийные собрания показали, что в нашем коллективе еще неудовлетворительно изучают «Краткий курс Истории ВКП(б)».

В первичных парторганизациях Морского управления, Управления полярной авиации и др. партийная учеба пущена на самотек. Многие товарищи, дойдя до третьей и четвертой главы, больше не занимались.

Мы должны помнить слова тов. Сталина, сказанные на XVIII съезде ВКП(б): «можно удовлетворительно поставить дело выдвижения кадров, их подбора, их расстановки; но если при всем этом начинает почему-либо хромать наша партийная пропаганда, если начинает хиреть дело марксистско-ленинского воспитания наших кадров, если ослабевает наша работа по повышению политического и теоретического уровня этих кадров, а сами кадры перестают в связи с этим интересоваться перспективой нашего движения вперед, перестают понимать правоту нашего дела и превращаются в бесперспективных деляг, слепо и механически выполняющих указания сверху,— то должна обязательно захиреть вся наша государственная и партийная работа».

Надо повысить интерес к лекциям и консультациям. Систематически проводить товарищеские дискуссии и собеседования по отдельным главам.

В связи с выборами в местные Советы Депутатов трудящихся партийная организация развертывает агитационную работу на бывшем избирательном участке, в отделах и управлениях.

Каждая первичная партийная организация парткомом прикреплена к определенным домам и отвечает за всю проводимую здесь политическую массовую работу.

Для инструктирования агитаторов и с целью обмена опытом работы при парткоме организован агитколлектив.

Важнейшая наша задача улучшить оборонную работу в аппарате. Уровень и качество осоавиахимовской работы в Главсевморпути еще низки. Партийный

комитет наметил некоторые практические мероприятия по улучшению оборонной работы.

В четвертый день пятидневки, намеченный для проведения оборонных мероприятий, мы не допускаем проводить никакие собрания и заседания. Мы должны добиваться, чтобы каждый коммунист овладел не менее чем одной военной специальностью.

Нам надо еще много поработать, чтобы наши партийные собрания превратить в действительную школу воспитания членов и кандидатов партии. Нужно тщательно готовиться к собраниям. Если своевременно известить (за 2—3 дня) членов партии о партийном собрании, сообщить им вопросы, которые будут на нем обсуждаться — все это даст возможность коммунистам более активно участвовать на собрании и провести его на высоком идейно-политическом уровне.

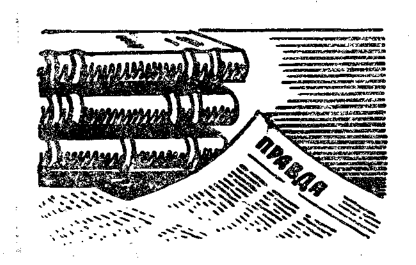
У нас в отдельных парторганизациях еще не придают нужного значения образцовой постановке партийного хозяйства. Несвоевременно оформляются протоколы, материалы разбросаны по папкам не подшитыми, не везде точный учет коммунистов и т. п.

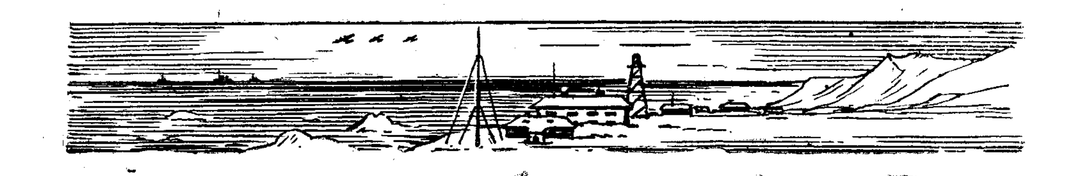
Задача всех партбюро и парткома отлично поставить партийное хозяйство. Только при этом условии можно уровень организационной работы поднять до уровня политических задач.

В соответствии с перестройкой партийной организации Главсевморпути, созданием новой структуры, перестроена и структура комсомольской организации. Вместо двух комитетов комсомола организован один общенаркоматский. В отделах и управлениях созданы первичные комсомольские организации.

Мы обязаны помочь комсомольской организации правильно понять свою роль в аппарате Главсевморпути, добиваться чтобы комсомольцы активно участвовали в производственной жизни управления.

Все мероприятия, которые проводит партком, есть пока лишь первые шаги по осуществлению решений XVIII съезда партии о роли и значении Наркоматских партийных организаций.





Жизнь полярных станций

А. КАПИТОХИН

О РАЗВИТИИ СЕТИ ПОЛЯРНЫХ СТАНЦИЙ В ТРЕТЬЕЙ ПЯТИЛЕТКЕ [1]

XVIII партийный съезд большевиков возложил на армию полярников почетную задачу превратить в третьей пятилетке Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком.

Таким образом в 1942 году Главсевморпуть должен сдать стране нормально действующую водную магистраль протяжением от Архангельска до Владивостока. Что же должна представлять собой эта магистраль в техническом отношении? В постановлении правительства от 29 августа 1938 г. сказано, что трасса Севморпути должна быть «безопасной для кораблевождения и самолетовождения».

Эта сжатая формула предусматривает целый комплекс сложных хозяйственных работ и организационных мероприятий. Для их разрешения потребуется напряженная и строго координированная работа всех отраслей системы Главсевморпути и в первую очередь занятых техническим оснащением трассы.

Основными трудностями Северного морского пути являются: ледовитость арктических морей, недостаточная изученность их в гидрографическом и гидрологическом отношениях, и, наконец, необжитость в хозяйственном отношении береговых районов, прилегающих к трассе. Все хозяйственные мероприятия на оставшиеся три года пятилетки должны быть направлены на устранение указанных препятствий, не позволяющих нормально эксплоатировать трассу.

Для преодоления трудностей освоения Северного морского пути увеличивается мощность ледокольного и транспортного флота, строятся судоремонтные базы, порты, механизируются погрузо-разгрузочные работы, увеличивается количество гидрографических экспедиций, издается больше карт, лоций, строются знаки ограждения по трассе и т. д.

Особые трудности встают перед нами в борьбе с ледовитостью арктических морей.

Подходить к решению этой задачи простым применением средств механиче-

[1] Статья печатается в порядке обсуждения.

ского разрушения ледового покрова дело пока еще мало осуществимое. Здесь приходится применять более сложные способы борьбы.

Ледовые условия арктических морей отличаются той особенностью, что ледовый покров их не является сплошным и неподвижным на всем водном пространстве. Под влиянием целого ряда факторов он находится постоянно в движении в различных направлениях в виде огромных ледяных полей, между которыми даже в зимнее время имеются не менее огромные пространства открытой воды. Кроме того, под влиянием солнца, в определенный период года эти поля сплошного льда разрушаются и превращаются в массу крупнобитого или мелкобитого льда, проходимого для кораблей.

Поэтому основная борьба с ледовитостью состоит не только в механическом разрушении льда. Нужно правильно использовать дрейф льдов и ледяные поля, находящиеся в разрушенном состоянии.

Использование этих особенностей ледовых условий возможно при постоянном и непосредственном наблюдении за их состоянием, при хорошем знании причин, вызывающих движение льдов и законов этих движений.

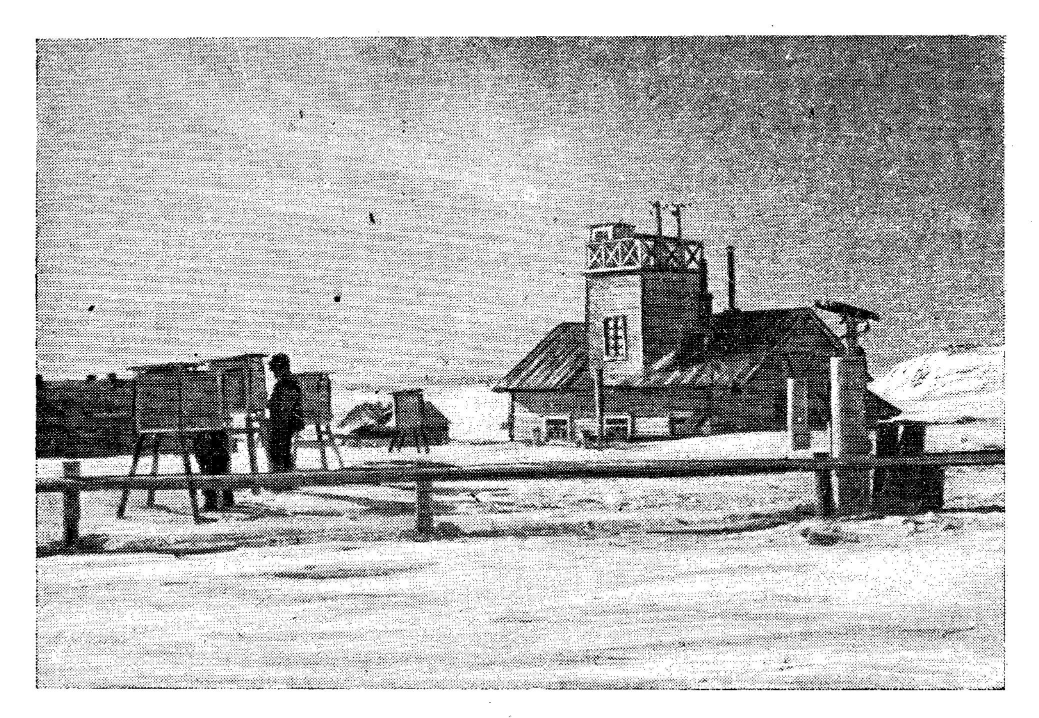
Изучение этих особенностей осуществляется двояким путем: во-первых, ежедневно и периодически получать информацию о ледовом состоянии на трассе и, во-вторых, иметь краткосрочные и долгосрочные прогнозы ледовых условий.

Первая задача не является особенно сложной. Ее с успехом решают ледовая авиаразведка и гидрометеонаблюдатели полярных станций. Разработка же краткосрочных и долгосрочных прогнозов — дело более сложное.

В данной статье мы не входим в рассмотрение методики ледовых прогнозов и элементов, из каких они складываются. Отметим лишь, что основной базой для разработки прогнозов служат материалы научных наблюдений, проводимых



Новая метеорологическая площадка на Диксоне



Обсерватория на Диксоне

на полярных станциях. Без этих наблюдений наука бессильна решать вопросы борьбы с ледовитостью арктических морей. Без сети полярных станций с их научной работой нельзя по-серьезному ставить вопрос о превращении трассы в нормально действующую магистраль.

Наши полярные станции представляют собою не только пункты, где проводятся научные наблюдения. Они выполняют и другую работу, без которой также немыслима нормальная эксплоатация Северного морского пути. Мы имеем в виду радиосвязь как в самой Арктике, так и связь Арктики с материком.

Чтобы осуществить планомерную связь с Дальним Востоком по Северному Морскому пути, нужно, наряду с другими мероприятиями, правильно организовать гидрометеорологическую службу и службу связи. Их следует организовать с таким расчетом, чтобы можно было с уверенностью сказать, при каких условиях караваны судов должны выходить в плавание рано, при каких поздно, чтобы можно было в любое время, в любой точке, с любым судном и самолетом иметь надежную связь. Этим основным требованиям и должен отвечать план развития сети полярных станций на оставшиеся три года пятилетки.

* * *

В прошлом сеть полярных станций строилась на тех участках трассы, которые постепенно осваивались. Единого, продуманного плана строительства станций по трассе не было. Выбор пунктов расположения станций определялся не столько научной целесообразностью или навигационными соображениями, сколько той обстановкой, в какой оказывался корабль, производивший выгрузку станций, т. е. в значительной степени элементами случайного порядка.

В силу этого отдельные участки трассы освещены чрезвычайно слабо и не могут считаться безопасными для прохождения судов. К числу таких участков относятся море Лаптевых, от мыса Челюскина до бухты Тикси, Восточно-Сибирское море почти до мыса Биллингса, пролив Санникова. Отдельные полярные станции расположены в пунктах, не позволяющих производить полноценные научные наблюдения (так как местные условия искажают метеорологические факторы, создают, так называемый, микроклимат), или в пунктах, не имеющих научного и навигационного значения. К числу таких станций следует отнести острова Комсомольской Правды, Баренцбург, м. Шелагский, Дженретлен, Сердце Камень.

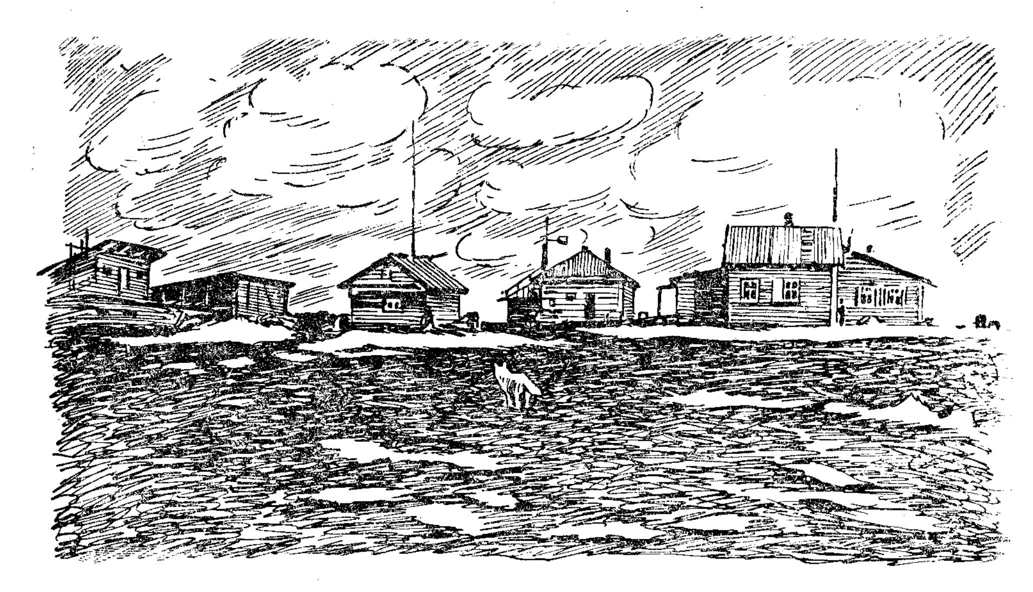
Само научное и техническое оснащение станций страдает разнотипностью оборудования, а отчасти и устарелостью аппаратуры, что отрицательно сказывается на техническом состоянии службы связи.

Нужно устранить эти основные недостатки при дополнительном строительстве новых станций, а также исправлении сети существующих.

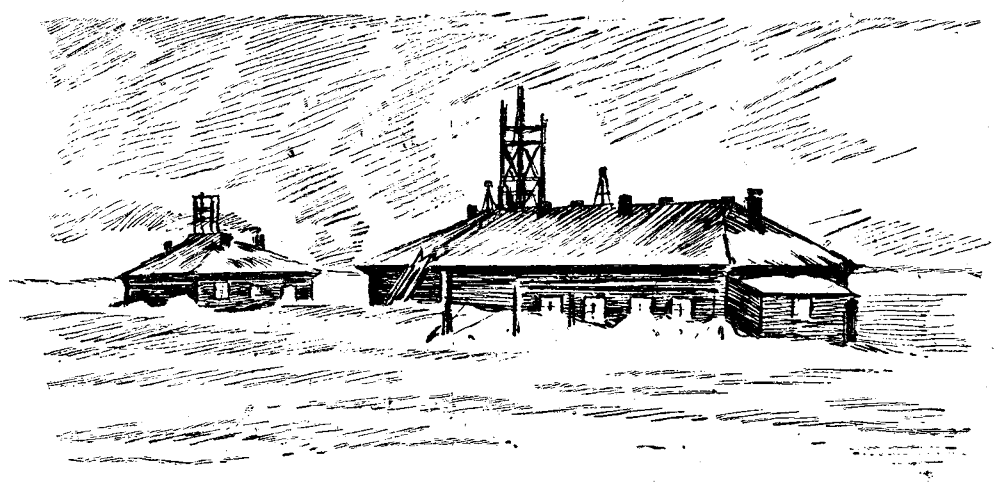
Строить новые полярные станции, нам думается, следует: на о. Виктория, на одном из островов Норденшельда, на о. Петра, на о. Малый Таймыр, на мысе Столбовом, на мысе Песцовом, на острове Айон и на острове Шелаурова.

Архипелаг Норденшельда является одним из труднопроходимых участков Карского моря. Здесь мы имеем пока одну станцию на о. Русском и, пользуясь ее наблюдениями, проводим караваны по северному или южному участку Архипелага. Район наблюдений этой станции совершенно недостаточен. Здесь необходимо построить новую полярную станцию, причем пункт расположения станции в архипелаге Норденшельда необходимо уточнить, используя опыт навигации текущего года.

Остров Виктория расположен в северо-западной части Баренцова моря. В задачу станции этого острова должно входить освещение участка между архипелагом Земли Франца и Шпицбергеном. Важность, как в гидрологическом, так и в синоптическом отношении этого пункта, находящегося в районе



Полярная станция на мысе Стерлегова



Дома полярной станции на мысе Челюскина

прохождения отдельных ветвей теплого течения Атлантического океана, не подлежит сомнению.

Остров Малый Таймыр расположен при выходе из пролива Вилькицкого в восточном направлении. Подход к этому проливу с запада освещает полярная станция о. Русский, центральная часть его прекрасно обслуживается полярной станцией м. Челюскин. Сведения же о ледовом состоянии восточной части пролива (при выходе его в море Лаптевых) эпизодически получались только от авиаразведки. Между тем этот район, по мнению капитанов, нуждается в постоянном и систематическом наблюдении.

Огромный участок трассы от мыса Челюскина до бухты Тикси почти совершенно не освещен. Существовавшие здесь полярные станции Комсомольской Правды, бухты Прончищевой законсервированы, как не имеющие никакой ценности ни в навигационном, ни в научном отношении. Между тем этот участок особенно важен, как для караванов, идущих в бухту Тикси, так и для авиации, не имеющей здесь ни базы для посадки, ни радиометеостанций. Строительство новой станции здесь совершенно необходимо, причем наиболее выгодным пунктом для ее расположения следует считать остров Петра.

Подход к Новосибирским островам, да и самый пролив Санникова, освещены явно неудовлетворительно. Суда, проходящие в этом районе, всегда остро нуждаются не только в ледовой информации, но и в пеленгах. Эти задачи с большим успехом может выполнить станция на острове Столбовом. Его выгодное расположение позволяет освещать подход к проливу с запада и держать уверенную связь с судами и самолетами, находящимися в центральной части моря Лаптевых. Правда, значительное удаление острова от пролива лишает возможности вести непосредственное наблюдение в нем за состоянием льда. Этот пробел можно восполнить выделением сезонного наблюдательного поста с одной из близлежащих станций — мыс Шелаурова или Кигилях. Осуществимость такого мероприятия подтверждается опытом полярной станции мыса Челюскина, сумевшей в нынешнем году перебросить троих работников на мыс Оловянный и пустить в ход находившуюся там на консервации полярную станцию.

В архипелаге Новосибирских островов мы имеем только одну станцию на северном берегу острова Котельного. Восточная часть архипелага, находящаяся в Восточно-Сибирском море, совершенно не изучена. Между тем ледовая обстановка в нынешнюю навигацию показала, что в то время, как в южной части моря Лаптевых наблюдается скопление труднопроходимых льдов, к се-

веру от Новосибирских островов море ото льда чисто. Следовательно, не исключена возможность прохода судов не проливом Санникова, а в обход этих островов с севера. Наблюдение за состоянием моря в восточной части этих островов является безусловно целесообразным. Здесь наиболее выгодным пунктом расположения станции следует признать мыс Песцовый.

Участок трассы от устья реки Колымы до мыса Дежнева считается одним из труднопроходимых в ледовом отношении. Особенно тяжелым из года в год является район, расположенный к северо-западу от острова Айон. Строительство станции на этом острове также целесообразно. Помимо синоптического и гидрологического значения, станция на острове Айон, несомненно, будет иметь большое значение и для авиации как при ледовых разведках, так и при эксплоатации авиационной трассы вдоль побережья от бухты Тикси до м. Шмидта.

Строительство перечисленных станций в значительной степени уплотнит существующую сеть и даст возможность изучить районы морей, ныне считающихся опасными для прохождения судов.

* * *

Движение отдельных судов и караванов в основном происходит с запада на восток через один из проливов Новой Земли, пролив Вилькицкого и далее, через пролив Лаптева или Санникова. Эта магистраль и есть основная трасса Северного морского пути. Как известно особенно труднопроходимыми участками на трассе являются подход к проливу Вилькицкого — район архипелага Норденшельда, самый пролив и далее проход из моря Лаптевых в Восточно-Сибирское море — пролив Лаптева и Санникова. В отдельные годы эти участки до того сильно забиваются льдом, что ледоколы оказываются не в силах пробиться сквозь них и караваны вынуждены бывают подолгу ожидать изменения обстановки. В то же время к северу от этих районов море бывает или совершенно чисто или же доступно для прохождения с помощью ледоколов.

В 1935 году «Сибиряков», направляясь к о. Уединения и мысу Оловянному в проливе Шокальского, избрал себе маршрут вдоль западных берегов Новой Земли. От мыса Желания ледокол весь свой рейс прошел чистой водой, в то время как на юге Карского моря корабли с трудом пробивались среди тяжелых льдов. В 1936 году тот же «Сибиряков» во второй половине августа свободно прошел от острова Диксон к Уединению и дальше к острову Домашнему, а на основной трассе караван свыше месяца не мог пробиться к проливу Вилькицкого и вынужден был часть судов направить обратно в Архангельск.

В текущую навигацию пролив Шокальского очистился от льда 7 августа. Море Лаптевых к северу от Новосибирских островов также было чисто, в то время как на отдельных участках основной трассы мощность льда с трудом преодолевалась таким ледоколом как «Иосиф Сталин».

Все это говорит о том, что не исключена возможность и необходимость в отдельные годы отхода от основной трассы к северу, использование пролива Шокальского и даже обхода Северной Земли вокруг мыса Молотова и Новосибирских островов. Уже теперь назрела необходимость подготовки второй, запасной трассы путем строительства новых станций для изучения ледового режима районов, по которым может пройти эта трасса.

К числу таких пунктов следует отнести в первую очередь мыс Молотова — Северная оконечность архипелага Северной Земли, мыс Неупокоева и мыс



Образование айсбергов у ледника Шокальского

Анучина, находящихся у входа и выхода из пролива Шокальского. Эти три станции, вместе с существующими на острове Домашнем и мысе Оловянном, на первое время смогут обеспечить и наблюдение и изучение наиболее важных районов резервной трассы.

Некоторые станции нужно перенести в другие пункты. К числу таких станций следует отнести: Баренцбург, мыс Шелагский, Колючино, Сердце Камень, Ванкарем, мыс Столбовой и Русская Гавань. Основной недостаток расположения этих станций состоит в том, что они благодаря удаленности от моря или закрытой местности не могут вести наблюдения за состоянием моря и льда и не имеют навигационного значения.

Наряду со строительством новых полярных станций и исправлением сети существующих надо пересмотреть и программу научных работ на них. Каждая станция должна иметь свой отдельный производственный профиль.

* * *

Как мы уже указывали, наши полярные станции являются не только пунктами научных наблюдений, но и пунктами связи в самой Арктике и Арктики с материком. Без хорошо организованной, технически оснащенной связи освоить Северный морской путь немыслимо. Нормальная эксплоатация трассы возможна лишь тогда, когда связь на всем ее протяжении по своим техническим качествам будет стоять на уровне связи железнодорожного транспорта. К сожалению, настоящее состояние нашей радиосети заставляет желать много лучшего, и особенно в части связи с материком.

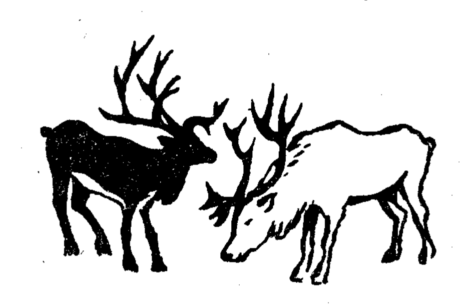
Полярные станции по объему работы и по мощности радиоаппаратуры разделяются на три разряда. Станции третьего разряда объединяются в кусты вокруг одной из станций второго разряда, последние собирают от станций третьего разряда корреспонденцию и передают радиоузлам для направления на материк. Таких радиоузлов по всей трассе пять: Анадырский, Тиксинский, Челюскин, Диксон и Амдерма, и кроме того два материковых — Якутский и Архангельский. Эта структура радиосети пока не вызывала нареканий.

Недостаток радиосвязи заключается не в организационном построении, а в техническом оснащении ее,— в разнотипности радиооборудования станций второго и третьего разрядов и маломощности аппаратуры радиоузлов, расположенных на побережье Ледовитого океана.

В план работ по освоению трассы необходимо включить, как первоочередную задачу, замену разнотипного оборудования станций на стандартное и дооборудование береговых радиоузлов более мощной современной аппаратурой. Нужно иметь на всем побережье от Архангельска до мыса Наварина прочное кольцо радиоузлов, обеспечивающее быстрое прохождение корреспонденции от самого удаленного пункта Арктики — Уэлен — до Москвы.

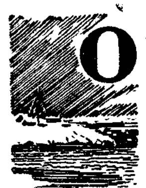
Было бы совершенно неправильно думать, что выполнением указанных мероприятий ограничивается задача развития и укрепления полярных станций. Круг этих мероприятий очень обширный. В него должны входить и вопросы о кадрах, об упорядочении хозяйства и рационализации энергоснабжения станций за счет использования ветра, о создании собственной овощной базы и т. д.

В этой статье однако мы сочли необходимым выделить основные вопросы развития полярных станций, непосредственно связанные с безопасностью трассы. Только разрешив эти вопросы, мы в срок выполним постановление партии и правительства.



И. БИТРИХ
Начальник полярной станции

НА ОСТРОВЕ БЕЛОМ



Остров Белый лежит по трассе Северного морского пути между Новой Землей и Диксоном. Его координаты 73° 30′ северной широты и 71° 40′ восточной долготы. От «Большой Земли» он отделен двадцатикилометровым, мелким проливом Малыгина. Площадь острова около 180 км².

Остров низкий, лишь кое-где встречаются невысокие, песчаные холмы. Грунт илистый и песчаный. Летом почва оттаивает на 50—60 см. Подступы к острову мелкие, отмели тянутся по нескольку миль вдоль берега. Растительность бедна, она представлена главным образом несколькими видами мхов и невысокой травой. Из-за вечной мерзлоты и непроникновения поверхностных вод в почву весной и летом на острове появляется много мелких озер. Животный мир весьма скуден. Дикие олени, переходящие с полуострова Ямала на летнее пастбище, зимою, возвращаются обратно. В небольшом количестве встречается росомаха, белый медведь, песец. Из семейства грызунов живет леминг.

Пернатое царство представляют гусь серый, чугунок, гага, гагара, утка морянка, пуночка, кулик, несколько разновидностей чаек, полярная сова.

До 1933 г. остров Белый посещался случайными экспедициями. В 1932 г. у северо-восточной части острова потерпело аварию гидрографическое деревянное судно «Альбатрос». Шторм выбросил его на берег. Команде удалось пешком дойти до мыса Деревянного (устье реки Оби), а группа научных работников по пути к материку погибла.

В 1933 г. в северо-западной части острова была организована полярная станция. Мелководье и накат волны не дали возможности весь груз доставить к месту постройки. Часть груза была унесена в море.

Поселок станции, существующий ныне, в основном построен в 1934—1936 гг. под руководством бывшего начальника станции т. Сидорина. В план научной работы нашей станции входит освещение Карского моря в районе о. Белого ледовыми метеорологическими сводками, как для проходящих по трассе судов, так и для самолетов, производящих ледовую разведку. Кроме того мы регулярно производим наблюдения за погодой. Мы обслуживаем суда и самолеты радиосвязью, передаем на Диксон метеосводки нашей станции, а также сведения, собранные с мыса Дровяного, Гыдоямы, Тамбея и Нового Порта. Для обеспечения указанной основной работы станция оснащена всем необходимым оборудованием, приборами. Мы имеем силовые установки, как-то: ветродвигатель «Д-12», «ЗИС-5», нефтяной двигатель «Коммунист» — 12 сил.

Год работы с августа 1938 по август 1939 г. дал хорошие результаты. Кол-

лектив станции, состоявший из 13 человек, дружно и сплоченно боролся за выполнение поставленных перед нами задач.

Полностью выполнен план гидрометеорологических наблюдений. Все собранные материалы обработаны, на них составлены сводные таблицы. Хорошо и добросовестно поработал старший гидрометеоролог Козлов, обеспечивший бесперебойную работу приборов и самописцев. Наша радиостанция, имеющая постоянную связь с радиостанциями мыс Дровяной, Тамбей, Гыдояма, Диксон, обеспечила весь обмен радиокорреспонденции.

С апреля мы четко несем связь с самолетами, а также с кораблями, проходящими по трассе Севморпути. Радиоаппаратура благодаря надлежащему уходу работает всегда бесперебойно. За год рация не имела ни одного случая срыва сроков. Все материалы XVIII съезда ВКП(б), радиобюллетени принимались во время и полностью. Молодой радист комсомолец Мильштейн наряду с хорошей производственной работой руководил по своей инициативе кружком изучения азбуки Морзе.

Наличие на станции ветродвигателя «Д-12», агрегата «ЗИС-5», нефтяного двигателя, мощной аккумуляторной батареи и прекрасный уход за ними со стороны механиков Лепихина и Ручьева обеспечили получение в достаточном количестве электроэнергии.

За год работы механики в максимальной степени использовали ветродвигатель. Наше внимание было обращено на получение дешевой электроэнергии. Из всей необходимой электроэнергии мы 78% получаем от ветродвигателя. Высокий процент использования ветра достигнут стахановским отношением к труду механиков станции. Проведенный ремонт всем установкам обеспечит нормальную эксплоатацию оборудования и в 1939/1940 г., а имеющийся штат механиков может быть сокращен до одного человека (сейчас работают двое).

Успеху хорошей производственной работы способствовали бытовые условия, которые мы создали на станции.

За счет охоты и привезенного скота в навигацию 1938 г. весь год мы были обеспечены свежим мясом и молоком. Наличие разнообразных продуктов позволило повару Ерохину обеспечить вкусное питание коллектива. Мы не имели ни одного случая серьезных заболеваний, связанных с арктическими условиями. Профилактическая предупредительная работа врача станции Дементьева (оставшегося работать третий год) способствовала хорошему состоянию здоровья личного состава станции.

Несмотря на весьма тяжелые условия содержания скота нам все же удалось выкормить двух поросят коровьим молоком и вырастить теленка. Наша станция на 1939/1940 г. имеет 8 свиней и 6 голов рогатого скота.

Недостаточное внимание со стороны Управления полярных станций к вопросу выращивания скота на станциях не дает возможности получать еще лучшие результаты. Существующие скотные дворы, построенные в виде пристроек к бане, сараям, холодны, неуютны. Они не отвечают минимальным потребностям нужных скотных дворов «Большой Земли».

Корма на станцию засылаются плохо. Всегда нехватает сена и отрубей. Соломы и зерновых отходов, как правило, не бывает. Если бы Управление полярных станций уделяло больше внимания снабжению кормами, оно могло бы в этом году нам скота не засылать. Мы смогли бы обеспечить себя приростом-приплодом. Однако в навигацию 1939 г. па остров Белый завезены 2 мясные коровы, 7 свиней. Корма же — одни отруби, а сена привезли только на одну корову. Остальных коров придется резать.

Серьезным и трудоемким вопросом прошлых лет было обеспечение нужд станции пресной водой летом. Зимою вода добывается из снега, а летом при дождях собиралась в бочки. Остальное время воду таскали ведрами с небольшого озерка, расположенного в 700 м от станции.

Наш коллектив заготовил бревна из плавника и начал сооружение плотины в ручье, протекающем рядом со станцией. Работу начали в мае в мерзлом грунте, несколько раз котлован засыпало

снегом, но упорством и настойчивостью преодолены все трудности. Мы создали бассейн для воды высотою 40—45 см, обеспечив себя и летом пресной водой. В 1939 г. мы смогли, правда с трудом, снабдить пресной водой даже гидрографическое судно «Полярник». Высота нашей плотины еще недостаточна, ее надо поднять еще выше во избежание захода морской воды во время больших нагонов с моря.

Сокращение расстояния доставки воды дало нам возможность сократить обслуживающий персонал с двух до одного человека.

В свободное от производственной работы время наши полярники построили хорошую пристань, заготовили 40 кубометров дров, провели полную инвентаризацию ценностей на первое июля. Зимою на собаках привезено 154 бревна с берегов острова. За зимний период добыто и сдано на факторию 22 песца. В результате хорошей организации приемки грузов с парохода «Аркос» на стоянку корабля затрачено всего 69 часов вместо пяти-шести суток.

Коллектив нашей станции работал сплоченно и дружно. Он никогда не отставал от жизни своей любимой родины. Мы имели возможность слушать трансляцию Москвы, Диксона. На станции успешно работали кружки по изучению Краткого круса истории ВКП(б), оборонный, музыкальный, ГСО, регулярно выпускалась стенгазета. Полярники поднимали свой теоретический и политический уровень, мы проводили лекции по различным вопросам. Наша станция располагает приличной библиотекой. В длинные полярные ночи, когда бушевала пурга, люди помногу читали.

В превращении Северного морского пути в нормально действующую трассу о. Белый в районе Карского моря имеет большое значение. Все суда, проходящие Югорским шаром, Карскими воротами или Маточкиным шаром, проходят мимо этого острова. Своевременные ледовые сводки на данном участке, радиосвязь должны способствовать нормальной работе трассы.

Полярная станция острова Белого должна стать путевым сторожем между Новой Землей и Диксоном. Для этой цели станции необходимо придать самолет, хотя бы с небольшим радиусом действия и работающим в основном в период навигации. По окончании навигации летный состав может консервировать машину и выезжать на материк. Весной будущего года на более крупных самолетах пилоты снова могут прилетать на базу и начинать вести регулярную путевую работу. Создание таких пунктов по Северному морскому пути обеспечит освещение трассы. Тогда отпадет необходимость для этой цели засылать крупные самолеты с большим радиусом действия, большим экипажем, большим расходом горючего, с таким трудом доставляемого в Арктику.

На следующий год коллектив в основном остался в прошлом составе. Правда, штат сокращен с тринадцати до девяти человек. Мы уверены, что с поставленной перед нами задачей мы справимся.

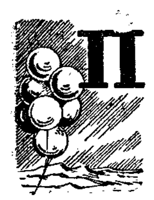


Ф. ШИПИЛОВ

Аэрометеоролог Полярной станции бухты Тихой

УСПЕХ ОБЪЕДИНЕННОЙ РАБОТЫ[1]

(Полярная станция бухты Тихой)



По инициативе начальника полярной станции бухты Тихой тов. Кремер была организована объединенная группа метеорологов с аэрологами для совместной работы. На месте был создан единый план, по которому каждый научный сотрудник был обязан выполнять весь комплекс работ, включающих как наблюдения по обычной программе метеостанций второго разряда, так и шаропилотные базисные и радиозондные наблюдения.

Существующая раздробленность и искусственное деление единой науки об атмосфере на метеорологию и аэрологию приводит работников к узкой специализации. Это исключает возможность наблюдений за общим развитием погоды и препятствует самим наблюдателям улавливать внутреннюю связь между происходящими явлениями в атмосфере. Оторванность группы метеорологов от группы аэрологов распыляет и без того малые силы, препятствует расширению кругозора и росту наблюдателей, делая последних совершенно неспособными к расширению работ. Объединение дает возможность наблюдателю сознательно оценивать все физические процессы, происходящие в атмосфере. Научный сотрудник становится несравненно более квалифицированным и полноценным работником.

Существование на полярных станциях отдельных групп аэрологов, метеорологов создает почти всегда преграду в деле оказания друг другу помощи. Работники каждой из групп, на просьбу оказать помощь другой группе, часто оказываются «чрезмерно занятыми». Отказы от всякого рода помощи, как правило, служат поводом к образованию нездоровых личных товарищеских отношений, которые иногда переносятся на производство и оказывают пагубное влияние на работу.

Нездоровым производственным отношениям в немалой степени способствует и характер работ аэрологов. Как правило, они всегда бывают загруженными меньше, нежели другие сотрудники полярных станций. Это особенно заметно там, где программой не предусмотрены выпуски радиозондов. На таких станциях аэрологи всецело находятся в зависимости от погоды. В дни низкой облачности или сильных ветров выпуски шаропилотов не производятся, а таких дней в Арктике немало. При штормовых погодах аэрологам по обыкновению нечего делать, тогда как метеорологам все время приходится работать в любую погоду.

Объединение групп на нашей станции

[1] Статья получена по радио.



Полярная станция в бухте Тихой. Вид с вершины горы на острове Гуккер

положило конец не только всяким недоразумениям, но и способствовало росту производительности труда, уплотнению рабочего дня.

Осенью 1938 года в бухте Тихой, впервые в Арктике, метеорологи и аэрологи объединились в одну группу.

Группа имела в своем составе пять наблюдателей, из которых только один тов. Царев являлся высококвалифицированным радиозондистом. Тов. Царев до зимовки в бухте Тихой работал при Институте аэрологии в городе Слуцке, в качестве техника радиозондиста, где приобрел огромный опыт. Метеорологи без отрыва от основной работы в короткий срок овладели радиозондом. Быстрому освоению радиозонда группа обязана т. Цареву, богатому практическим опытом в этом деле.

Сам т. Царев, обучая других радиозонду, много занимался сам по метеорологии, учась этому у своих товарищей по группе. Седьмого ноября, в годовщину Великой Октябрьской Социалистической Революции, научные работники рапортовали коллективу о начале работы объединенной группой. В этот день каждый наблюдатель бухты Тихой получил звание аэрометеоролога. Каждый аэрометеоролог группы мог самостоятельно вести комплексные наблюдения по метеорологическим, шаропилотным и базисным радиозондовым наблюдениям.

За год работы группа добилась больших успехов в выполнении программы, преодолевая все трудности.

На станции, например, отсутствовал нужный запас водорода. Вместо 320 занаряженных баллонов водорода было получено только 93. Еще в Архангельске капитан ледокольного парохода «Русанов» тов. Иванов категорически отказался принять на борт дополнительно 30 баллонов водорода, ссылаясь на перегруженность ледокола. Бесконечные просьбы, уговоры не оказали желаемого действия.

В бухте Тихой создалось острое положение с водородом. Балонного водорода хватало для выполнения программы только на 28 процентов. Имеющийся химикалий обеспечивал добычу водорода на месте примерно на сто, сто десять выпусков, что составляло тоже 28 процентов плана работ. Таким образом станция была обеспечена водородом примерно на полгода. А ведь группа должна была выполнять программу ежедневного радиозондирования! Казалось, что из этого трудного положения не было выхода.

На одном из производственных совещаний тов. Царев предложил выпускать радиозонды на одной оболочке № 50, вместо принятой обычно № 100. Оболочка № 50 меньше по размеру. Обычно выпуск радиозондов производился на оболочке № 100 или на 3—4 оболочках № 50. При выпуске радиозонда на № 50 тов. Царев предложил облегчить радиозонд за счет одной анодной батареи, считая что достаточна анодная батарея в 45 вольт.

Такие пробные выпуски тов. Царев производил в 1937—38 году. Они дали неплохие результаты. Для наполнения оболочки № 50 требуется водорода почти втрое меньше, чем для № 100. Предложение тов. Царева было принято.

Беда однако была в том, что запас оболочек № 50 был невелик. Кроме того наряду с положительными качествами оболочка № 50 обладала крупным недостатком. Она не достигала больших высот. Эта оболочка наполнялась водородом сверх установленной нормы. Вместо 800 грамм подъемной силы ей придавали 1850 грамм. Еще на земле она имела очень большое растяжение. Поднявшись в воздух, оболочка сравнительно на небольшой высоте достигала предельного растяжения и лопалась. Снижение потолка понижало качество радиозондирования, но не настолько, чтобы можно было считать полученные материалы неполноценными. В большинстве случаев радиозонды достигали стратосферы, что соответствовало требованиям службы погоды. Высота потолка во многом зависела от качества самих оболочек. Имеющиеся на станции оболочки были очень давнего завоза. Многие из них были низкого качества.

Самым опасным хищником водорода являлся ветер. Выпуски в эти дни затруднялись из-за опасения потерять шар. Были случаи, когда сильным порывом ветра обрывался апендикс и шар улетал без зонда. Тов. Третьяков сконструировал предохранительную сетку, при помощи которой шар выносился из аэрологического павильона на воздух. Этим мероприятием значительно сокращалась потеря шаров.

Баллонного водорода все же не хватало. Мы приступили к добыче его из химикалия. 15 февраля начали подготавливать для этой цели газогенератор. Стояли тихие дни с сильными морозами. В отдельные дни температура доходила до минус 30 градусов. Трубопроводы тщательно отеплялись оленьим мехом. Добыча водорода в зимний период производилась впервые.

Для обеспечения ежедневного радиозондирования добывать водород приходилось каждый день вне зависимости от погоды. При сильных ветрах и крепких морозах мерзли ноги и обмораживались пальцы рук.

В целях экономии химикалия приходилось заниматься всякого рода усовершенствованиями. Нужно было уменьшить потерю водорода в момент добычи. При образовании пробок в трубках, значительная часть водорода уходила в воздух. Во время подачи больших порций воды происходили бурные реакции, при которых в газогенераторе образовывалось очень большое давление, грозившее взрывом. В такие минуты необходимо было выпускать водород в воздух через контрольный кран. Утечка водорода из газогенератора проходила также через дверку и другие детали, так как генератор был кустарного типа. В рационализаторских мероприятиях при добыче водорода принимали участие все работники аэрометеогруппы.

После месячной добычи было обнаружено, что едкого натрия гораздо меньше, чем числилось. Вместо него оказался силикал в количестве 350 килограмм. Это опрокидывало вновь все расчеты.

Совершенно неожиданно на территории станции, в мусоре, был найден заброшенный едкий натр очень давнего завоза, считавшийся совершенно негодным. После тщательного осмотра оказалось, что во многих банках едкий натр хорошо сохранился. Эта случайная находка обеспечила дополнительных тридцать пять радиозондов.

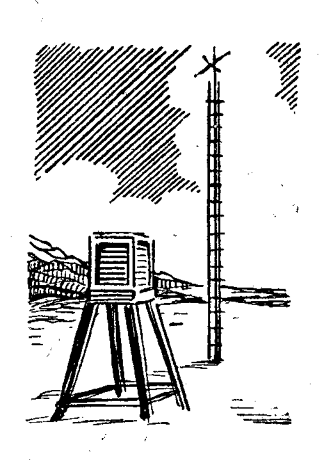
Постепенно уменьшая норму закладки химикалия, комбинируя пропорции едкого натра и силикала, аэрометеорологи добились в конце концов большой экономии химикалия. Нормы закладки

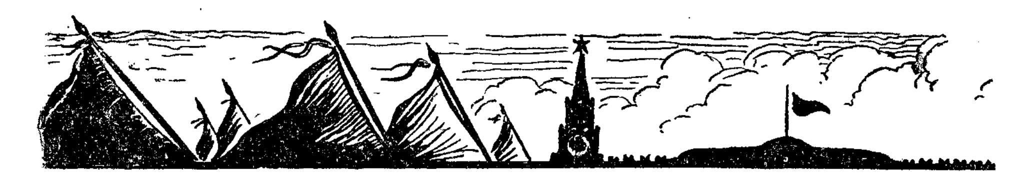
химикалия, установленные старым геофизиком Бушевым во время его зимовки в бухте Тихой в 1937—38 году, были упорядочены. Он закладывал 12—14 кг едкого натра для наполнения оболочки № 100. Мы эту норму снизили до шести килограмм.

При новой норме закладки химикалия исключалось спекание и шлакообразование, которые получились, как показал опыт, вследствие неполного расходования едкого натра при реакции. При новой норме отходы представляли собой грязную воду с небольшой примесью силикала. Это обстоятельство очень важно при добыче водорода методом тов. Зайчик, предложившей добывать его непосредственно в баллонах. Ее предложение не получило признания, как мне кажется, из-за шлакообразования.

Экономия едкого натра однако еще не исключала всех трудностей. Запасы силикала тоже приходили к концу. Нужно было подыскать замену силикала аналогичным реагентом. Таким реагентом является алюминий. На территории станции мы его собрали в немалом количестве.

Так шаг за шагом, день за днем первая группа аэрометеорологов боролась за выполнение ежедневного радиозондирования. Она сумела не только обеспечить выполнение программы, но и улучшила качество радиозондажа. Благодаря исключительному упорству, аэрометеорологи вышли из тяжелого положения, казавшегося вначале безнадежным. На практике доказана вся необходимость объединения группы аэрологов и метеорологов. Только объединенными усилиями мы могли добиться успехов.





Трибуна стахановца

Н. ШЕХОВЦОВ

ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ЭНЕРГИИ ВЕТРА НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ



Территория заполярного круга изобилует сильным и продолжительным ветровым режимом.

На полярных станциях, в портах, рудниках, судостроительных верфях и других предприятиях Главсевморпути работают тысячи мелких силовых установок.

Они ежегодно сжигают огромное количество драгоценного горючего: нефти, бензина, керосина. Очень много расходуют и остродефицитных смазочных материалов.

Жилые и служебные помещения в Арктике отапливаются круглый год. Сжигаемые уголь и дрова только по системе Главсевморпути оцениваются миллионами рублей.

Сколько затрачивается драгоценного времени и трудоемкой работы на доставку топлива из портов и мест выгрузки к пунктам назначения в условиях зимы, пурги и полярной ночи!

Спрашивается, почему не заставить ураганные ветры Крайнего Севера не охлаждать помещения, а обогревать их? Ведь любую энергию можно превращать из одного вида в другой.

По освоению ветро-электроустановок Управление полярных станций сделало почин. На некоторых полярных станциях уже работают ветряки. Беда заключается в том, что не все организации Главсевморпути придают должное значение освоению энергии ветра.

Вот например, на юге в Ростовской области, где ветровые режимы и по силе, и по продолжительности, значительно уступают северным, ветродвигатели получили широкое применение и завоевали прочное место в орошении полей и в освещении колхозных хозяйств.

Управление полярных станций хотя и проявило инициативу по внедрению ветродвигателей в Арктике, все же недопустимо медленно осваивает их.

А ведь зимовщики, обслуживающие ветро-электроустановки, ежегодно дают свои заключения и ценные предложения по конструктивному усовершенствованию ветродвигателей.

Так, по единодушному мнению всех механиков, для Арктики ветродвигатель «Д-12» может стать совершенной машиной. К конструктивным недостаткам «Д-12» относятся: ненадежное выполнение хвостового оперения; отсутствие тормозного приспособления от самохода махового колеса, особенно на случай вращения его в обратную сторону; усложненность регулировки тягового управления стабилизаторов поворотных частей крыльев и слабое выполнение самих тяг; неудобство запуска и остановки двигателя «Д-12» с верхней башни и недостатки по нижнему редуктору и линексу натяжки ремня. Все эти конструктивные недостатки следует устранить.

Часть недостатков товарищи устраняли на месте. Они же давали предложения для проведения более сложных

усовершенствований в условиях завода. Однако, в Управлении полярных станций лица, ответственные за эксплоатацию ветродвигателей, не сочли нужным поставить перед заводом требование об устранении недостатков и слабых мест конструктивного порядка, выявленных во время эксплоатации «Д-12».

На полярные станции до сего времени продолжают завозить машины, с заведомо известными слабыми деталями, не приспособленными для арктических условий, где, как известно, зачастую дуют ураганные ветры. Отрицательные температуры, доходящие до —50°, сильно снижают механическую прочность чугунных деталей.

Ветродвигатели типа «Д-12» Херсонского завода сельскохозяйственных машин несмотря на перечисленные недостатки, работая в Арктике, уже получили положительные отзывы. Они применяются на многих полярных станциях. Эти машины, мощностью в 10—15 киловатт, наиболее совершенные и выносливые из всех ранее применявшихся конструкций.

На полярных станциях острова Диксон, мыса Желания, острова Белый и других эти двигатели успешно эксплоатируются на протяжении 2—4 лет.

Ветряки типа «Д-12» приводят в движение генераторы постоянного тока. Незначительные колебания оборотов двигателя, зависящие от скорости ветра и отдельных его порывов, обусловливают скачкообразность напряжения генераторов. Это положение позволяет производить работу ветро-электроустановок только при наличии на станции аккумуляторных батарей соответствующей емкости (360—720 ампер-часов).

Генератор с неровным напряжением может работать на аккумуляторные батареи или на нагрузку, включенную параллельно с аккумуляторами, которые выполняют роль баланса напряжения.

Сочетание работы генератора ветровой электростанции с аккумуляторными батареями обеспечивает потребителей электроэнергии ровным напряжением, без колебаний. Силовые аккумуляторные установки очень дороги, они являются остродефицитным оборудованием и требуют высококвалифицированного эксплоатационного обслуживания. Таким образом широкое применение ветродвигателей лимитируется.

Емкость небольших аккумуляторных батарей в 360 ампер-часов, применяемых на ветро-электроустановках с машиной «Д-12», не позволяет полностью использовать силу ветра. На острове Диксон и на мысе Желания ветродвигатели в течение года вырабатывают электроэнергии, примерно, одну пятую своей производственной возможности.

Дальнейшее внедрение ветровых электрических станций должно пойти по пути их самостоятельной работы, как стационарных установок, независимо от наличия аккумуляторных батарей.

Колебания напряжения на клеммах генератора доходят до 20—25%. Это есть основная причина, не позволяющая производить самостоятельную работу двигателей без аккумуляторных батарей. Надо найти технические возможности для изготовления быстродействующего автоматического регулятора напряжения, какой применяется на электрических станциях с мощными генераторами. Заводам, выпускающим электроизмерительные приборы, автоматы и реле, например, Харьковскому электромеханическому заводу, необходимо дать заказ на проект и изготовление быстродействующего регулятора напряжения генераторов, мощностью 10—15 киловатт.

Если мы разрешим вопрос с автоматическими регуляторами напряжения генераторов, то ветро-электроустановка станет полноценной. Она будет самостоятельно работать на все виды нагрузки и сможет резервировать и наши мелкие стационарные электросиловые установки. Тогда станет необходим выпуск и более мощных двигателей, что в свою очередь даст толчок к широкому внедрению ветродвигателей.

Использование неисчерпаемых ресурсов ветра имеет большую перспективу.

Нам кажется, например, что будет рентабельным перевести жилые и служебные помещения Крайнего Севера на

комбинированный способ электрического и печного отопления, с возможностью взаимного резервирования. Это очень сократит расход угля и дров и даст большую экономию.

Способ практического осуществления следующий:

В здании, которое требует отопления, устанавливается необходимой кубатуры бак, хорошо изолированный, чтобы не отдавать тепла. Содержимая в баке вода будет аккумулировать, как в большом термосе, тепловую энергию. В воду опускается мощный нагревательный дроссель. Через специальные изоляторы выводятся концы дросселя, к которым подводится энергия от генератора ветро-электроустановки.

Дроссель, раскаляясь от действия тока, быстро передает тепло воде, нагревая ее.

Из резервуара горячая вода поступает в комнатные батареи, проходит их, отдает тепло и снова возвращается в бак. Такова обычная циркуляция любой системы центрального отопления.

Таким образом электрическая энергия, полученная от ветра по закону «Джауля», переходит в тепло и обогревает помещения.

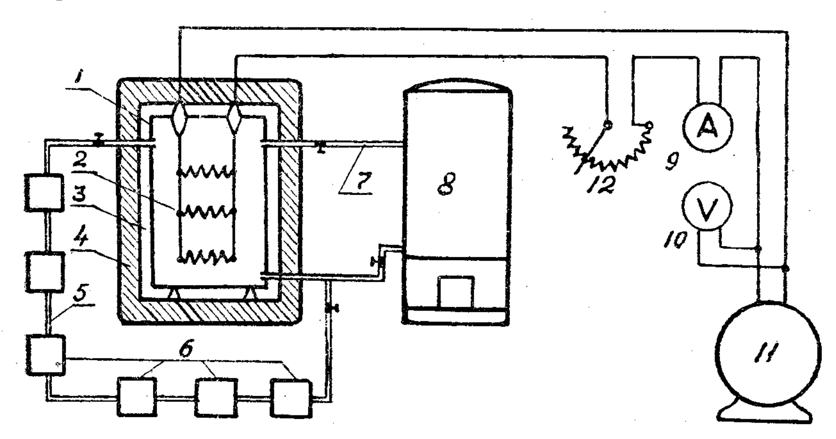
Тепловая емкость бака-термоса в 2 куб. метра, если воду нагревать от 15—20° до 85—90°, будет равна 140.000 больших калорий.

Можно предполагать, что хорошо изолированный в отношении теплоотдачи бак сможет сохранять тепло воды в течение минимум 3—4 суток.

Таким образом полученные 140 тысяч больших калорий от ветродвигателя могут постепенно расходоваться на обогревание помещения в течение 3—4 суток после прекращения работы двигателя.

На случай продолжительного штиля или остановки двигателя на ремонт, вода в баке-термосе может нагреваться путем установки рядом с ним небольшой, работающей на угле или дровах, котельной.

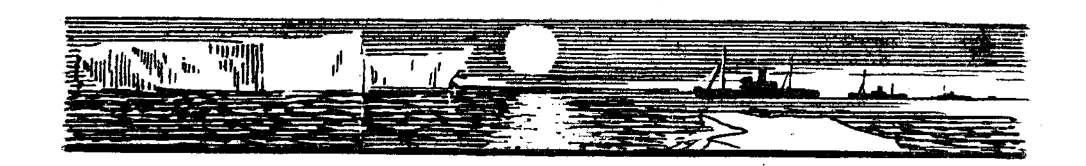
Схема предлагаемой установки:



1. металлический бак, 2. нагревательный дроссель, 3. воздушный зазор, 4. тепловая изоляция из пробки или другого материала, 5. циркуляционные трубы к батареям, 6. обыкновенные комнатные батареи, 7. циркуляционные трубы резервного нагревательного котла, 8. нагревательный котел, 9. амперметр, 10. вольтметр, 11. генератор ветродвигателя, 12. реостат для регулировки тока в дросселе.

Если ветро-электроустановка с двигателем «Д-12» будет работать на отопление, можно не только использовать ее полную производственную возможность, но и ставить вопрос о выпуске более мощных ветровых двигателей, тем более, что использование электроэнергии на отопление не требует стабильного напряжения.

△ ○ △



Советы молодым полярникам

Н. СИНАДСКИЙ
Кандидат медицинских наук

ЗАЩИТА ГЛАЗ ОТ СИЯНИЯ СНЕГОВ В АРКТИКЕ

В конце апреля меня экстренно вызвали к заболевшему промышленнику т. С. Больной сидел, закрыв лицо руками. При осмотре оказалось, что щеки были мокры от слез, кожа лица и век имела медно-красный оттенок, точно пылала от жара. Веки промышленника были сжаты с такой силой, что нижнее веко завернулось к глазному яблоку. На просьбу открыть глаза больной ответил категорическим отказом. Для него в тот момент не было ничего страшнее света.

Пришлось руками открыть его глаза. При раздвигании век из конъюнктивальных мешков слезная жидкость полилась струей. Слизистая оболочка глазных яблок была покрасневшей и отечной с мелкой сеткой кровеносных сосудов в окружности роговиц. Слизистая оболочка, покрывавшая хрящи век, также была воспалена, но в меньшей степени. В роговицах не найдено никаких изменений: они были зеркальны и прозрачны. И только в лупу становились заметны мельчайшие точеные язвочки в области зрачка и небольшое помутнение нижней половины роговиц.

Заболевший рассказал, что, выезжая на полярную станцию, он не надел предохранительных очков. В полночь погода была пасмурная, туманная и в темных очках было трудно различить дорогу. Полагая, что глаза могут заболеть только от яркого солнечного света, т. С. ехал в течение нескольких часов, не надевая очки. В пути он почувствовал напряжение и жар в глазах, затем ломоту в височной области. Промышленнику казалось, что глаза его засорились какой-то мелкой пылью и предметы потеряли четкость очертаний. Около предметов он видел второе туманное изображение. Снег принял странный малиновый оттенок. Когда разошелся туман, промышленник увидел вокруг солнца расплывчатые радужные кольца. Снег сверкал мириадами мелких радужных точек. Смотреть на сверкающий снег стало больно. Промышленник продолжал путь с закрытыми глазами, изредка приподнимая веки пальцами. Открыть глаза он уже не мог.

Передо мной был типичный случай ожога слизистой оболочки глаз светом полярного дня. Назначив держать на глазах мешочки со снегом и впустив в глаза несколько капель раствора атропина, я успокоил больного, сказав, что все эти неприятные ощущения пройдут без следа в течение ближайших двух-трех дней.

Случаи, подобные описанному, не являются заболеванием, специфичным только для Арктики. Они известны и в

других местах и носят разные названия: снеговая слепота, глетчерный катарр, фотоофталмия, глазной катарр электриков и т. п.

Причина заболевания заключается, как правило, в ожоге слизистой оболочки глаз ультрафиолетовыми лучами, безразлично из какого источника они происходят. Это заболевание часто встречается у рабочих электросварщиков и автогенщиков, у стеклодувов и рабочих цехов горячей обработки металла, у киноартистов и фотографов, а также среди людей, глаза которых подвергаются воздействию яркого света, богатого ультрафиолетовыми лучами.

Правда не все световые лучи в одинаковой мере действуют на глаза. Лучи видимого света и тепловые лучи не вызывают катарра слизистых оболочек глаза. Проникая через ткани глазного яблока, они не производят в них изменений. Иное дело — невидимые ультрафиолетовые лучи. Эти лучи могут вызвать ожог глаз, если они не будут защищены предохранительными стеклами.

Содержание ультрафиолетовых лучей в солнечном свете по интенсивности составляет около 10% солнечной радиации. Большая часть их, в особенности коротковолновые, задерживается атмосферой, вызывая повышение температуры в более высоких ее слоях. У земной поверхности наибольшее количество ультрафиолетовых лучей имеется в экваториальных областях.

Почему же в Арктике можно заболеть снеговой слепотой, а в умеренных широтах, где интенсивность солнечной радиации больше, это заболевание не встречается? Почему в Арктике снеговой слепотой заболевают весной, а летом и осенью не болеют?

Причина такого явления заключается в особых свойствах снегового покрова в Арктике и ледников в высокогорных районах. Весной в Арктике, до начала таяния, снеговой покров представляет собой отполированную пургами зеркальную поверхность, построенную из множества отдельных микроскопических ледяных кристаллов. Поверхность снега, покрытая тончайшей ледяной корочкой, почти



Полярник в снеговых очках

полностью отражает все падающие на нее солнечные лучи, в частности и ультрафиолетовые. Весной в Арктике наступает сезон сияния снегов, над снеговым покровом изобилует рассеянная радиация. В весенний период количество рассеянной ультрафиолетовой радиации в Арктике уравнивается с количеством ее в экваториальных областях.

В умеренных широтах снег никогда не бывает «идеально белым», как в Арктике. Кроме того в умеренных широтах много темных предметов, например, лесов, поглощающих массы солнечного света и уменьшающих количество рассеянной радиации.

В Арктике сезон сияния снегов (когда можно заболеть снеговой слепотой) заканчивается с началом таяния снегов, когда нарушается поверхностная структура снега и его поверхность становится матовой. Появляются темные пятна проталин, на море появляются полыньи, а поверхность льда пропитывается водой, поглощающей падающие на нее солнечные лучи и уменьшающей светорассеивание снегового покрова. В это время в Арктике бывает сезон максимума годового количества солнечной радиации, падающей на единицу поверхности. Однако заболевания снеговой слепотой не наступает, потому что количество рассеянной радиации резко уменьшается вследствие поглощения главной массы потока солнечной радиации.

Возникновение снеговой слепоты в Арктике происходит благодаря большой способности снегового покрова весной рассеивать световые лучи. Значение структуры снегового покрова для возникновения снеговой слепоты подтверждается, например, тем, что в апреле легко можно заболеть снеговой слепотой, а в сентябре (когда условия освещения солнцем примерно такие же) можно без вреда часами любоваться мягкими тонами молодых снегов.

Как мы указывали, причина снеговой слепоты заключается в ожоге глаз ультрафиолетовой радиацией, рассеянной снеговым покровом. Поэтому заболевание бывает необязательно в яркий солнечный день. В туманные дни количество прямой солнечной радиации уменьшается, но рассеянной радиации в эти дни достаточно много. В туманный день даже легче заболеть фотоофтальмией. В яркий солнечный день человек инстинктивно оберегает свои глаза, сощуривая веки до возможного предела и затеняя глаза ресницами. В туманные дни для того, чтобы лучше видеть, человек напрягает зрение, широко раскрывает глаза под действием обильной рассеяной радиации.

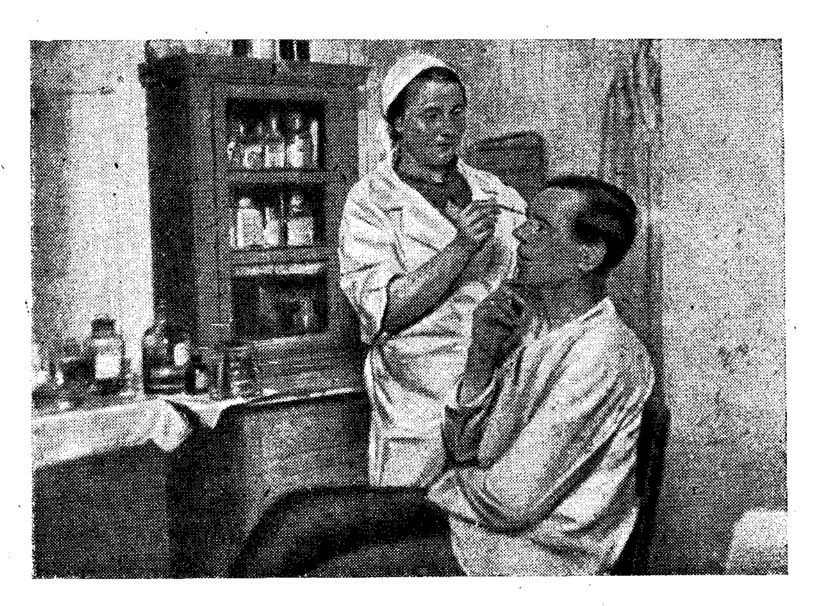
Заболевание снеговой слепотой проявляется не сразу. Обычно болезненные явления наступают через 6—10 часов после того, как глаза подверглись действию света. Что касается продолжительности пребывания на свету, вызывающего заболевания, то здесь большая роль принадлежит индивидуальной восприимчивости, или вернее, предрасположенности слизистой оболочки глаз. Легко заболевают люди, впервые прибывшие в Арктику. Постоянные жители Арктики, например народы севера, менее подвержены заболеванию снеговой слепотой. В случае заболевания у них не наблюдается столь острых явлений, как в описанном случае с промышленником С. Весенний катарр слизистых оболочек глаз у постоянных жителей Арктики принимает характер довольно упорного, хронического конъюнктивита с покраснением белков, гнойным выделением и частым воспалением слезных мешков.

Время пребывания на свету, достаточное для заболевания, весьма различно и зависит от многих причин, определяющих силу света и содержание в нем ультрафиолетовых лучей. Чем больше рассеянной ультрафиолетовой радиации, тем скорее можно заболеть. Пребывание на свету вне помещения в течение двух-трех часов во время сияния снегов может быть достаточным для того, чтобы получить ожог глаз.

Для защиты глаз от светового ожога необходимо носить предохранительные снеговые очки. Их следует надевать во всех случаях длительного пребывания на свету. Однако не все цветные стекла и не во всех случаях пригодны.

Основываясь на собственных наблюдениях и материалах, опубликованных в литературе по этому вопросу, мы считаем наилучшими для Арктики дымчатые и желто-зеленые стекла разной густоты тонов. Стекла этих оттенков создают для глаз наиболее благоприятные условия освещения и обеспечивают хорошую видимость. Дымчатые и желто-зеленые очки весьма хороши еще и тем, что они действуют успокаивающе на нервную систему, возбуждаемую ярким светом незаходящего полярного солнца.

Наименее пригодными нужно считать синие и темнозеленые стекла. Они быстро утомляют глаза, оказывают воз-



Лечение глаз в амбулатории порта Диксон

буждающее действие на нервную систему и пропускают много тепловых лучей, давая неприятное ощущение жара в глазных яблоках. Цвет и густота тонов защитных очков должна быть различной в зависимости от сезона и предъявляемых к зрению требований.

По выходе солнца, когда видимого света еще немного, наиболее пригодными мы считаем почти бесцветные серо-коричневые стекла типа «Умбра» или светлых тонов желто-зеленые и оранжевые стекла. Желто-зеленые стекла необходимы и в случаях, когда требуется рассмотреть мелкие предметы, при научных наблюдениях, а также при стрельбе. Такие стекла особенно необходимы в туманные дни, так как они обеспечивают необходимую четкость в очертании предметов.

В мглистую, туманную погоду, при отсутствии теней, во время рассеянного света на снеговом покрове становятся невидимыми неровности. Вследствие этого теряются перспективные представления и человек лишается правильности глазомера и ориентировки. Однажды автор этих строк валявшуюся в тундре спичечную коробку во время тумана принял за жилое строение. Желто-зеленые очки в таких случаях незаменимы.

В апреле и мае, когда видимый свет становится особо ярким, режущим глаза и кругом все блестит, приятно пользоваться более густыми серо-коричневыми дымчатыми стеклами, дающими мягкий успокаивающий свет. Такие стекла хороши для дальних дорог, экспедиционной работы или длительной работы на воздухе.

Для стрельбы в это время мы рекомендуем темные желто-оранжевые светофильтры густых тонов, так как они способствуют более правильному определению расстояния при стрельбе на снегу. Известно, что темные предметы на белоснежном фоне кажутся более удаленными. Желто-зеленые светофильтры помогают правильнее определить расстояние и тем самым повышают качество стрельбы. К сожалению, наши снабженцы не учитывают этого простого обстоятельства и завозят для промышленников синие кобальтовые стекла, пригодные только для работы в цехах горячей обработки металла.

Очень важно при применении предохранительных очков правильно подбирать оправу стекол. Все виды металлической оправы нужно считать непригодными. Металл, обладая высокой теплопроводностью, у места соприкосновения с кожей может вызвать местное обморожение и язву. Язвы от очков появляются на переносье и на висках, делая дальнейшее ношение очков болезненным. Для предохранения от этих неприятных последствий следует любую опра-

ву очков всегда обшивать кусочками материи.

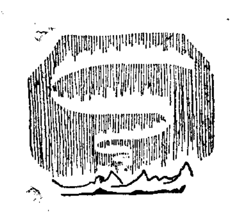
Что нужно предпринять в случае заболевания фотоофтальмией?

В первые часы заболевания, когда воспалительные явления особо сильны, мы рекомендуем прикладывать к глазам холод в виде часто сменяемой повязки, смоченной в ледяной воде, или в виде легких резиновых мешочков, наполненных кашицей из воды и снега. Для этой цели существуют специальные глазные мешочки из прорезиненной ткани. При нужде их могут с успехом заменить обычные кондомы. Для успокоения болей не следует применять ничего кроме холода.

Воспаленные слизистые оболочки глаза выделяют много слизи, поддерживающей и усиливающей воспаление. Эту слизь, начиная со второго дня болезни, необходимо удалять промыванием глаз лекарственными растворами — цинковыми глазными каплями или слабыми растворами борной кислоты. Для промывания глаз удобно пользоваться глазной ванночкой или обычной рюмкой, прижимая ее к глазнице. При промывании глаз рекомендуется больному посмотреть в разные стороны, затем крепко глаза зажмурить. Выступающую при этом в углу глаз мутную жидкость необходимо удалить ваткой. Повторив этот прием несколько раз, можно полностью промыть глаза.

Заболевшему, до полного исчезновения неприятных явлений в течение двух-трех дней следует не выходить из помещения.

Снеговая слепота сама по себе является легким заболеванием глаз, не оставляющим последствий. Однако при заболевании ею требуется тщательная защита глаз от загрязнения. В слизи, выделяемой воспаленными слизистыми оболочками глаза, легко могут завестись микробы. Усиливая и поддерживая воспаление, они могут быть причиной перехода воспаления в хроническую форму. Среди народностей Севера на этой почве весьма распространены хронические конъюнктивиты, нередко осложненные поражением слезного мешка. Для предупреждения вторичной инфекции в случаях снеговой слепоты мы применяем для впускания в конъюнктивальные мешки слабые растворы протаргола (1 : 1000). Это уже дело лечащего врача.





Русские путешественники и исследователи Арктики

П. БАШМАКОВ

ГИБЕЛЬ ШХУНЫ «ЕРМАК»

(Плавание лейтенанта П. П. Крузенштерна в Карском море в 1862 г.[1])



Чтобы установить морской путь из Архангельска в Енисей лейтенант Кроток в 1832 г. предпринял плавание на шхуне «Енисей». Однако это плавание окончилось трагически. При каких обстоятельствах погибла шхуна со всем экипажем — неизвестно, только жалкие обломки ее, найденные промышленниками два года спустя в губе Машигиной, поведали о печальной участи этой шхуны.

После этой попытки возобновить с Сибирью морские торговые сношения, прекращенные в 1620 г. по распоряжению царского правительства, опасавшегося проникновения в Сибирь иностранцев,— опять наступил перерыв, длившийся на этот раз около тридцати лет. За это время ни одно торговое судно не появлялось в Карском море.

Трудности, которые пришлось преодолеть лейтенантам Малыгину и Скуратову в 1736—1739 гг. при производстве морской описи от Югорского Шара до устья Оби, неудачная попытка штурмана Розмыслова в 1769 г. пересечь Карское море на восток от Маточкина Шара и неудачи лейтенанта Литке, из-за тяжелых льдов не смогшего проникнуть в Карское море, толкали к выводу, что плавание Карским морем невозможно.

Заключение это, оказавшееся впоследствии ошибочным, не могло, конечно, не затормозить освоения Северо-восточного прохода, тем более, что это заключение поддерживали такие авторитетные лица, как Литке и академик Бэр.

После своего путешествия в 1837 г. на Новую Землю Бэр, основываясь на перечисленных выше неудачных плаваниях и на некоторых своих соображениях, аттестовал Карское море как «ледяной погреб». С этим соглашался и Литке, авторитет которого по вопросам плавания в районе Новой Земли и Карского моря почитался тогда непререкаемым.

Русское правительство, основываясь на этих мнениях, перестало даже и думать об использовании Карского моря в качестве пути для товарообмена между Европой и Сибирью. Но отдельные предприниматели и моряки не мирились с таким отношением к этому пути, имевшему для западной Сибири огромное экономическое значение.

---

[1] Настоящая статья составлена по отчету Крузенштерна, напечатанному в № 2 «Морского Сборника» за 1863 г. и краткому рапорту его же — в № 12 «Морского Сборника» за 1862 г.

Уроженец г. Архангельска М. К. Сидоров (1823—1887 г.), начиная с 50-х годов и до самой смерти, с редкой настойчивостью и не жалея средств пропагандировал идею возобновления морского пути к устьям рек Оби и Енисея. Однако, все попытки этого энергичного человека остались почти безрезультатными. Ему пришлось бороться не столько с трудностями суровой северной природы, сколько с косностью царского правительства, с бездарностью и невежеством его администрации на местах. Но если труды Сидорова и не увенчались успехом, то все же они не пропали бесследно. Во многих умах он заронил сомнение о верности утверждения, что Карское море непроходимо. Вскоре этот ошибочный взгляд и совсем был опровергнут.

К числу попыток Сидорова возобновить морской путь к устьям рек Оби и Енисея относятся и две экспедиции на шхуне «Ермак» под начальством лейтенанта Павла Павловича Крузенштерна[2]. Обе экспедиции (в 1860 г. и в 1862 г.) состоялись по распоряжению русского правительства, но инициатива их посылки принадлежала Сидорову и он же дал средства на их снаряжение.

П. П. Крузенштерн и раньше плавал на севере, так что он был не новичком-полярником.

Выйдя из Печоры, где зимовала шхуна, 10 сентября[3], Крузенштерн уже через три дня был в Карских воротах. Море и пролив были совершенно свободны ото льда. Отсюда экспедиция направилась на восток, но вскоре штормом отнесло шхуну обратно к Новой Земле. Хотя шторм продолжался не долго, но снова пойти на восток Крузенштерн не отважился, так как считал, что время для такого плавания уже упущено, а снаряжение шхуны на случай зимовки было недостаточно. Шхуна вернулась в Печору.

Если бы Крузенштерн был более настойчив, он вероятно смог бы дойти до устья Оби, а может быть и до Енисея, т. к. в этот год ледовая обстановка была благоприятной. Но он упустил эту возможность.

В 1862 г. была отправлена вторая экспедиция под начальством П. П. Крузенштерна. Она состояла из двух судов — той же шхуны «Ермак» (150 тонн) и палубного бота «Эмбрио» (17 тонн). Экспедиция вышла из Куи 13 августа с 16-месячным запасом продовольствия. Шхуной командовал сам Крузенштерн, а ботом — унтер-офицер Иван Короткой. Экипаж шхуны состоял из 25 человек.

Встречные ветры и льды сильно задерживали экспедицию, только 26 августа суда вошли в Югорский Шар и стали на якорь. Все видимое пространство моря было покрыто льдом. В проливе, главным образом у южного его берега, было также много льда.

Надежды, что мыс Капик защитит суда от льда, не оправдались: сильным западным течением в пролив нанесло массу льда, который окружил шхуну и бот. Суда подняли якоря и стали дрейфовать вместе со льдом. Погода была тихая и туманная.

28 августа маленькая «Эмбрио», пользуясь веслами и шестами, сумела пробраться через узкие полыньи обратно в пролив и, прождав там шхуну две недели, вернулась в Печору.

Шхуна «Ермак», зажатая льдами, продолжала дрейфовать к востоку. 3 сентября первое довольно сильное сжатие льдов, не причинившее судну никакого вреда, явилось как бы предупреждением того, к чему оно может привести. И действительно, 7 сентября, при вторичном сжатии, правый борт шхуны выше ватерлинии оказался проломленным.

Следующие дни прошли довольно спокойно, а 11-го утром лед опять пришел в движение и сильно сжимал судно. Переборки в жилой палубе покоробились, а всю шхуну приподняло на 0,3 м. Команда все время находилась на палубе, готовая в опасную минуту сойти на лед.

Задувший утром 12 сентября зюйд-ост к вечеру значительно усилился и сопровождался проливным дождем. В полночь он вдруг стих, но в 2 часа ночи задул свежий зюйд-вест, вскоре превра-

[2] Внук известного русского кругосветного путешественника И. Ф. Крузенштерна.
[3] Везде новый стиль.



П. П. Крузенштерн

тившийся в настоящий шторм. Барометр упал до 736 мм. Шхуну несло на NNO со скоростью около мили в час. Ежеминутно ожидая гибели шхуны, Крузенштерн распорядился поставить на льдине палатку и выгрузить запас провизии и дров.

Весь день 13-го шхуну дрейфовало на восток. Зная, что берег Ямала недалеко, Крузенштерн ожидал сильного сжатия льдов, что неизбежно должно было произойти, как только массы льда, окружавшие «Ермак», упрутся в берег. Вскоре так и случилось. В 2 часа ночи 14 сентября дрейф прекратился и началось сжатие. Нос шхуны приподняло на 1,5 м и вся она легла на левый борт с креном до 30°. Это сопровождалось сильнейшим шумом ломавшегося и торосящегося льда и треском всех частей судна. Вода в трюме быстро прибывала. Команда перешла на лед.

Но сжатие льда скоро прекратилось. Люди вернулись на шхуну и, еле держась на ногах от усталости, легли спать.

На утро предстала печальная картина. Полуразрушенное судно, лежащее с сильным креном в грудах наторошенного льда, перестало быть убежищем для людей. Надо было думать о спасении экипажа. Сначала Крузенштерн полагал, что если шхуна погибнет, они смогут перезимовать на льду. Но вскоре оказалось, что и льдина, на которой они сложили свои запасы, тоже получила трещину и, при первом возобновившемся шторме может разбиться на мелкие куски. О зимовке на льду в открытом море нечего было и думать. Крузенштерн стал готовиться к походу на берег.

На рассвете 14 сентября шторм стих. День выдался ясный. По астрономическим определениям выяснили местоположение судна: 69°54′ сев. шир. и 66°00′ вост. долг. Находясь от берега не больше чем в 33 километрах, участники экспедиции, однако, не видели его даже с мачты.

При следующей же подвижке льдов шхуну сильно поломало.

Два дня шла усиленная разгрузка шхуны. Продовольствие, дрова, паруса, инструменты, карты, журналы снесли на лед и сложили в палатку и в шлюпку.

Чтобы удержать шхуну возможно дольше на плаву, из нее выгрузили железный балласт, бочки с пресной водой и даже откачали часть воды из трюма.

Ночь на 17-е выдалась холодная и ясная, на небе играло северное сияние. В 4 часа утра Крузенштерн отправил на рекогносцировку к Ямалу подштурмана Черноусова и матроса Молчанова, приказав им итти на восток до 11 часов дня, а потом вернуться назад по своим следам. Черноусов в точности исполнил приказание. Он подробно исследовал путь, который оказался не легким: торосы, ребром торчащие льдины и трещины встречались во множестве, но полыней не было. Взобравшись в конце пути на высокий торос, Черноусов в зрительную трубу исследовал горизонт, но берега не видел.

Несмотря на безнадежное положение судна Крузенштерн все еще колебался в выборе окончательного решения — оставаться ли на зимовку на льду, или теперь же предпринять поход на берег.

«Желая иметь мнение нижних чинов,— пишет Крузенштерн,— я велел им выбрать из среды своей троих и составить совет для решения способа спасения всех. Этот совет состоял из меня и старшего штурмана Матисена, подштурмана Черноусова, боцмана унтерофицера Панкратова и трех матросов: Попова, Резанова и Молчанова, выбранных командою»... Все участники совещания единодушно высказались против зимовки на дрейфующем льду.

«Выслушав мнения всех,— продолжает Крузенштерн,— и понимая вполне, что единственное спасение наше — стараться достигнуть берега, я решился оставить шхуну и направиться к восточному берегу, оставя все имущество с тем, что если обстоятельства позволят, то на оленях приехать к шхуне и вывезти на берег по возможности все инструменты, материалы и провиант. Немедленно велел я приступить к изготовлению шлюпки; в нее положили 12 пудов сухарей, несколько окороков, 1/2 ведра белого рома, большой ящик с нужными инструментами, книгами, картами и четыре большие овчинные одеяла. Людям я приказал каждому иметь ранец из парусины для помещения 35 фунтов сухарей и одной перемены белья; сверх ранцев скатать самоедскую малицу с пимами и люптами, в руках иметь пику (вероятно багор,—*П. Б.*); на каждого из нас приходилось нести слишком по 70 фунтов».

Утром 21 сентября температура упала до —5°. После сытного обеда выступили в путь. Впереди с компасом шел Крузенштерн, за ним 16 человек под командой штурмана Матисена тащили шлюпку; далее фельдшер Лычев и повар Ларионов тянули небольшие санки с провизией; шествие замыкали два юнги, которые с помощью собаки тащили другие небольшие санки.

Подвигались вперед очень медленно. Все время приходилось перебираться через торосы и трещины; торосы иногда составляли целые ледяные хребты. Люди часто попадали в трещины и сильно вымокали. Через два часа такого пути стало ясно, что тащить за собою лодку и сани невозможно. Решили их бросить и все необходимое нести на плечах. Каждый взял себе сухарей на 20 дней и кое-что из вещей. Самые сильные, кроме того, несли судовые и метеорологические журналы, зрительную трубу, анероид, термометр, карты, лот с линем, оружие и боеприпасы к нему.

Перед тем как оставить лодку, Крузенштерн позволил команде выпить по стакану рома и в последний раз поесть досыта. Погода была ясная. Вдали еще виднелись мачты шхуны.

Освободившись от лишнего груза, стали подвигаться быстрее. Через несколько часов заметили, что кузнец Сытников отстал и не может итти, так как сильно пьян. На предложение Крузенштерна помочь Сытникову желающих не нашлось. Тогда пошел сам Крузенштерн с боцманом Панкратовым. Они нашли Сытникова спящим и с трудом разбудили его. Выяснилось, что, оставляя лодку, он украдкой выпил три стакана рома.

«Поняв, что он должен проспаться, и в таком виде, как был, итти не в состоянии, я,— пишет Крузенштерн,— снял с него малицу, думая, что так ско-

рее пройдет дурь из головы, и оставил его в одной рубашке, приказав ему, когда проспится, приложить все старания, чтобы догнать нас по следам. Он мне это обещал, но я простился с ним, убежденный, что вижу его в последний раз. Лишь только я догнал команду и успел навьючить на себя котомку, мы отправились по возможности скорее, держа курс на О. Люди шли молча, и видно было, что потеря человека на них сильно подействовала... Ветер сделался резкий, начал падать мелкий снег».

Шли до позднего вечера. Трудный путь и тяжелые ноши всех сильно утомили. Но зная, что спасение они найдут только на берегу, все «молча и скрипя зубами работали ногами». Вскоре они подошли к широкой полынье. Становилось темно и трудно было найти переправу. Выбрав место, защищенное от ветра, расположились на ночлег. Все чувствовали сильнейшую усталость и такую боль в плечах, что некоторые не могли даже поднять рук. Назначив очередь дежурных завалились спать в малицах. В них было тепло и удобно, но так как лежать приходилось на голом льду без подстилки, то за ночь под каждым образовалась лужа и все платье промокло.

На рассвете к общей радости в лагерь явился Сытников. Он рассказал, что, придя в себя, он всю ночь шел по следам.

После завтрака двинулись дальше и скоро нашли узкую переправу через полынью. Из маленькой льдины, поднимавшей двух человек, и лотлиня устроили паром, на котором и переправились через полынью.

В полдень заметили медвежьи следы, но желающих поохотиться не нашлось, так как все были сильно утомлены. «Многие до того устали,— замечает Крузенштерн,— что начали бросать все, что было можно, полушубки казались тяжелыми и их бросали, у некоторых дело дошло до сухарей. На каждом привале мы оставляли память по себе: кто лишнюю рубашку, кто сапоги, даже маленькие трубки и, казалось, после этого, что гораздо легче итти».

Открытая вода стала встречаться все чаще и чаще. Через узкие полыньи перебирались посредством ледяного парома, а если полынья была широка, то выбирали льдину, способную поднять всех и, пользуясь ею, как плотом, пускались в плавание, гребя баграми и развешивая малицы вместо парусов.

К вечеру штурман Матисен и фельдшер Лычев почувствовали себя очень плохо и шли с большим трудом.

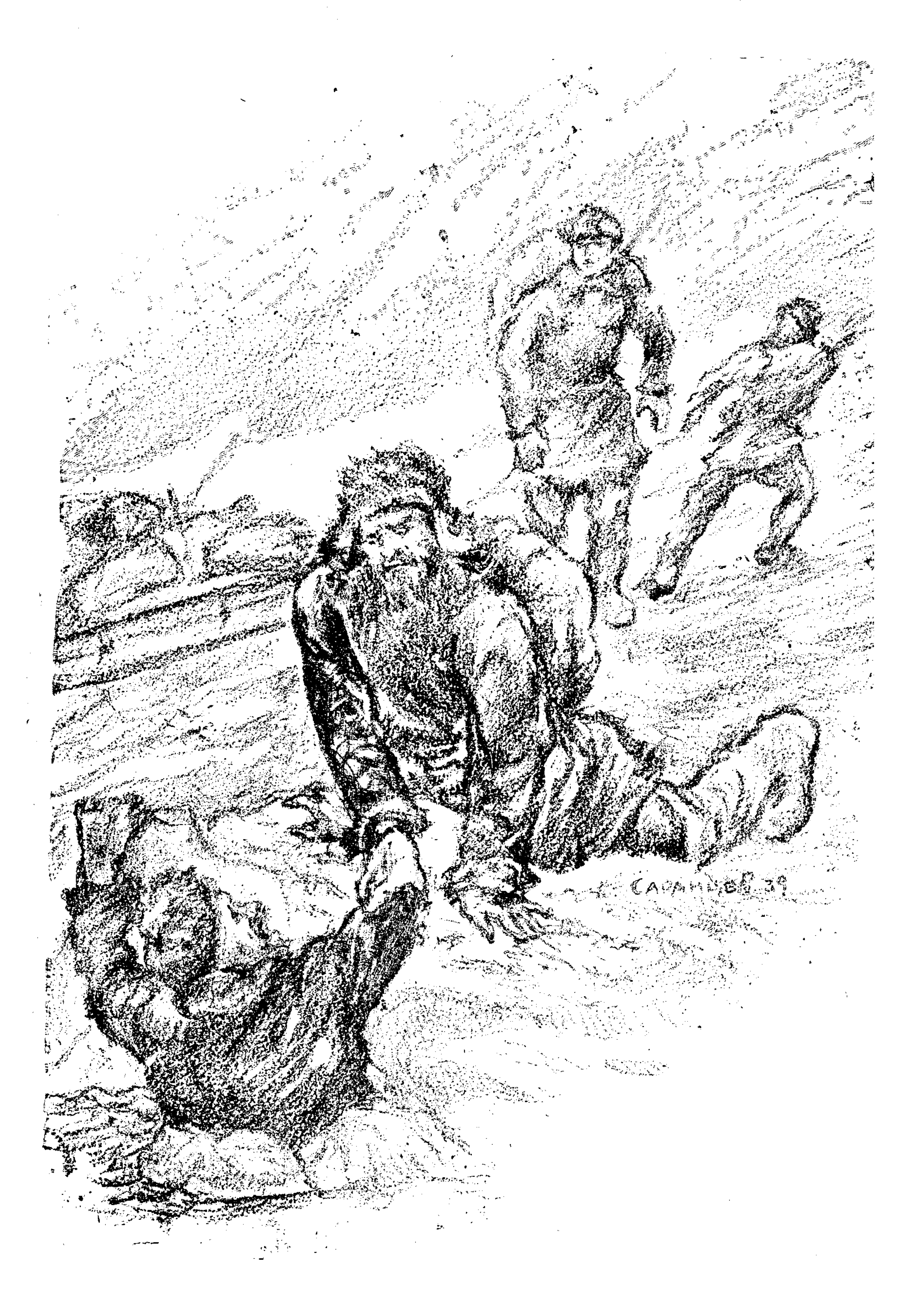
В 7 часов остановились на ночлег. В этот день они шли тринадцать часов подряд, только изредка останавливаясь для отдыха минут на десять.

На рассвете 23 сентября с высокого тороса заметили берег, вид которого «подействовал на всю команду, как электрическая искра, и снова явилась надежда на спасение, которая со вчерашнего дня уже оставила большинство! Действительно,—замечает Крузенштерн,— я сам не очень верил в возможность выйти на берег. Назади, впереди, вправо и влево нас окружала вода, а лодки не было. Надо было видеть людей, с какой быстротой они взяли теперь на плечи ноши, какими победителями они смотрели и с какой уверенностью шли вперед, не давая мне времени вступить на свое место».

Но уже через час снова встретили полынью, а еще дальше увидели обширное пространство мелкого льда, через который, казалось, невозможно пройти. За этим льдом виднелись красноватые песчаные осыпи берегов Ямала. Однако другого пути не было. Перепрыгивая со льдины на льдину, перебираясь ползком, Крузенштерн пошел вперед, а за ним потянулась и вся команда. Многие проваливались в воду.

Одна из переправ на большой льдине чуть не окончилась гибелью всего экипажа. Когда льдина с людьми находилась на середине широкой полыньи, вдруг около нее появилось шесть моржей, пытавшихся влезть на льдину.

«Я,— пишет Крузенштерн,— стоял на краю и хладнокровно смотрел на зверей. Когда они приблизились вплотную, я ударил одного пикою (багром,—*П. Б.)*; но без всякого успеха; один клыками





«Перепрыгивая со льдины на льдину, перебираясь ползком, Крузенштерн пошел вперед, а за ним потянулась и вся команда. Многие проваливались в воду».

Рис. художн. П. Саранцева

начал подниматься к нам, другие осторожно наблюдали за успехами и неуспехами товарища. Положение наше было незавидное: удастся двум или трем зайти к нам, наша льдина, уже перегруженная людьми и багажем, должна или опрокинуться или итти ко дну. Я успел выхватить винтовку и всадить в упор первому пулю в глаз. Морж упал обратно в воду и остальные скрылись».

Вперед продвигались очень медленно.

На ночлег остановились на торосистой льдине, которая стояла на мели, хотя глубина была до 20 м. До берега оставалось километров восемь. Все чувствовали крайнюю усталость и сильный голод, так как сухари берегли и ели мало. Хуже всех чувствовал себя штурман Матисен: его часто рвало и сильно болела грудь. Только сильная воля этого человека заставляла его продолжать путь.

Ночь на 24 сентября была холодная и все спали плохо. Подувший с берега ветер разогнал вокруг льдины. Вскоре спустился густой туман. Эти обстоятельства привели в уныние команду. Все молча лежали на льду с самыми мрачными мыслями.

Около 11 часов начал появляться лед, медленно проплывавший мимо их неподвижной льдины. В полдень экипаж перебрался на него посредством парома. Для Крузенштерна и Черноусова эта переправа чуть не окончилась весьма печально. Когда они последними оставались на своей льдине и паром шел за ними, лед начал быстро расходиться и лотлинь, которым переводили паром, оказался короток. Чтобы удлинить его, Крузенштерн и Черноусов с одной стороны, а уже переправившиеся — с другой стали привязывать к лотлиню ремни, шарфы и т. п. Паром почти дошел до их льдины, и остававшееся расстояние около 1,5 м они перепрыгнули с помощью багров.

Удачная переправа подбодрила людей и все быстро двинулись к берегу, который заметно становился ближе. Но вода вскоре опять преградила путь. Это была последняя вода, за которой до самого берега тянулся сплошной лед. До него оставалось не более 4 км.

Спасение было уже близко, но беда несчастных путешественников заключалась в том, что они никак не могли переправиться через широкую полынью, а восточный ветер стал крепчать и расстояние между ними и берегом стало явно увеличиваться. Потеряв всякую надежду на счастливый исход, они «надели малицы и пимы и сели на мешки

в ожидании того, чего миновать было нельзя»...

Вскоре берег скрылся из виду и то расстояние, которое они с таким трудом преодолели в прошлые дни, сразу было потеряно. Окружавший их лед двигался быстрее чем их льдина. Вскоре они оказались в открытом море на одинокой небольшой льдине.

Льдина была почти гладкая, без ропаков и торосов, так что людям негде было укрыться от ветра, который час от часу усиливаясь, к вечеру дошел до шторма. Сильное волнение раскачивало льдину и они ежеминутно ожидали, что она разломится на мелкие части.

В 11 часов ночи часть льдины отломилась, причем четыре человека едва не погибли, так как трещина прошла как раз в том месте, где они лежали, забравшись в малицы.



«Я стоял на краю и хладнокровно смотрел на зверей. Когда они приблизились вплотную, я ударил одного пикою»...

Рис. художн. П. Саранцева



Команда окончательно упала духом. Крузенштерн всеми силами старался поддержать в них бодрость. Он рассказывал им о разных случаях на море и во льдах, когда, казалось, гибель была неминуема, но благодаря дисциплине, выдержке и воле люди благополучно выходили из беды.

Погода начала меняться: ветер становился тише, стало теплее, пошел сильный дождь. На путниках не было ни одной сухой нитки. «Один час мороза вроде вчерашнего,— пишет Крузенштерн,— положил бы конец всем нашим бедствиям».

К полудню шторм стих, наступила теплая погода и путники смогли просушить свою одежду. Когда же заметили, что льдину снова несет к берегу, все сразу оживились.

В море показались льды, которые двигались быстрее, чем их льдина-убежище. В 8 часов вечера к ним стало приближаться огромное ледяное поле, на которое они перескочили, как только оно коснулось их льдины. Здесь они заночевали.

26 сентября стояла хорошая теплая погода. Штурману Матисену в этот день стало лучше.

К вечеру ветер засвежел и льдина опять начала удаляться от берега. Надежды на скорое спасение снова рухнули. Положение еще ухудшалось тем, что запас сухарей у некоторых уже вышел, а другой пищи не было.

27-го шел сильный дождь.

Единственным утешением для всех было выздоровление штурмана Матисена.

28 сентября возобновился дрейф к берегу и их ледяное поле начало входить в гущу льда. Утром с высокого тороса уже не было видно ни одной полыньи.

Не раз обманутые в своих надеждах, путники почти не верили в возможность добраться до берега.

Путь был очень тяжел. Приходилось итти по мелко битому льду и люди часто проваливались в воду. Вдобавок ко всему шел сильный дождь. Наконец, они дошли до сплошного льда и с вершины высокого тороса увидели берег. Ни минуты не отдыхая, двинулись дальше. К полдню до берега оставалось около 9 км, но пришлось остановиться на отдых, так как многие совершенно выбились из сил.

Съев по двойной порции сухарей, двинулись дальше.

Последний километр до берега был одним из самых трудных. Вдоль берега шла полоса чистой воды с редкими торосами, сидящими на мели.

На небольших льдинах, гребя баграми, путники медленно перебирались от тороса к торосу. Наконец в 7 часов вечера до берега оставалось не более 100 м, но переплыть их было невозможно, так как льдины не шли из-за мелководья.

Крузенштерн предложил группами в 2-3 человека итти вброд. Быстро разделились на группы и двинулись к берегу. В 8 часов все были на твердой земле[4].

«Хотя мы,— пишет Крузенштерн,— были холодны, голодны и мокры и дров никаких не нашли, но мысль, что мы теперь на берегу, и что нас не унесет в море, согревала нас. Мы расположились на возвышенности, потому что в тундре лежал снег. Так мы пролежали и продрожали всю ночь, изредка вставая для согревания; засвежевший ветер и мороз не дали нам, несмотря на усталость, заснуть хорошенько. Утром, когда рассвело, камни под нашими телами чуть ли не были теплее наших тел».

Когда начало светать, все разошлись на поиски дров. Собрав плавник, с трудом развели костер и сварили кофе.

Достигнув берега, путники почувствовали большое облегчение, так как миновала основная опасность — погибнуть в море. Но предстоящие трудности дальнейшего пути по пустынной тундре, поздней осенью — страшили всех.

Когда совсем рассвело, штурман Матисен неожиданно заметил в тундре два ненецких чума.

Спасение, которое еще несколько часов назад представлялось измученным путешественникам далеким и сомнительным, вдруг стало реальностью, из-

---

[4] Они вышли на берег в районе мыса Белужьего, в 20 км к северу от нынешней радиостанции Маре-Сале.

бавившей их от трудностей и лишений далекого пути по суровой тундре без пищи и хорошей обуви.

Ненцы быстро освоились с неизвестными пришельцами, которые не только не угрожали им, а, напротив, просили у них помощи. Они на перебой угощали изголодавшихся и отощавших людей. После обильной трапезы путники завалились спать, расположившись в чумах на мягких оленьих шкурах. «Все заботы и страдания были забыты,— пишет Крузенштерн,— мы испытывали бесконечное блаженство, точно очутились в раю...»

Отсюда путешественники отправились на оленях в Обдорск. Дорогой они всюду встречали у ненцев самый сердечный прием и широкое гостеприимство.

Из Обдорска они перебрались в селение Кую на Печоре и здесь остались зимовать. Только один Крузенштерн выехал в Архангельск и дальше в Петербург для доклада о своей экспедиции.

* * *

Плавание Крузенштерна кончилось неудачей. Но то обстоятельство, что масса льда, захватившая шхуну «Ермак» у Югорского Шара, продрейфовала к полуострову Ямалу, доказывает, что Карское море было тогда относительно свободно ото льда. Со льдины, на которой спасался экипаж шхуны, дважды видели совершенно чистое море. Пароход, даже со слабой машиной, вероятно, избежал бы участи шхуны и дошел бы до Оби. Но парусному судну это оказалось не под силу.

Сторонники мнения о непроходимости Карского моря воспользовались неудачей Крузенштерна и еще раз заявили, что «морское сообщение с Сибирью принадлежит к числу вещей невозможных». К этому же мнению присоединился теперь и Крузенштерн, заявивший, что «через Карское море никогда никакого морского пути в устье р. Оби и Енисея быть не может».

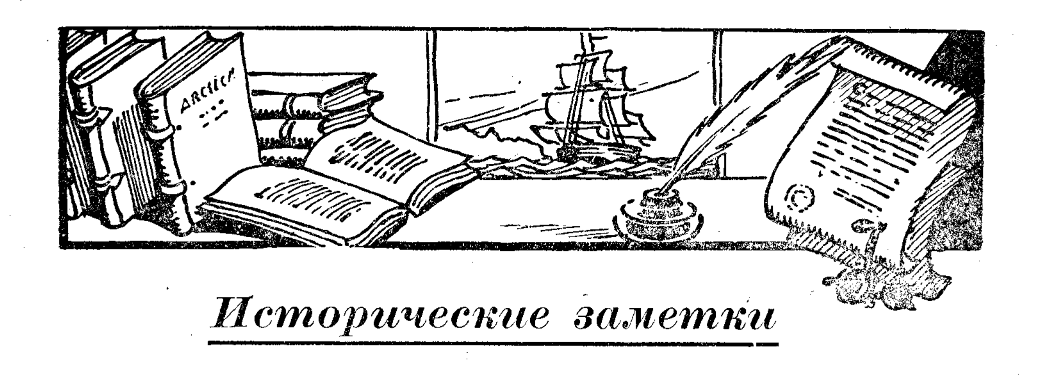
Освоение Карского моря стало возможным, когда на смену беспомощным во льдах парусникам пришли пароходы. Люди побеждают природу только тогда, когда наука и техника дают им в руки соответствующие средства. Так было и с Карским морем.

За время с 1874 по 1900 г. прошло в Обь и Енисей и побывало в Карском море с научной целью всего 94 судна.

Несмотря на то, что плавание этих судов доказало полную возможность судоходства по Карскому морю, царское правительство не интересовалось развитием товарообмена с Сибирью морским путем. Больше того, своей политикой оно добилось того, что с 1900 г. плавания в Сибирь совершенно прекратились. Морской путь к устьям сибирских рек еще не скоро бы стал обычным торговым путем, если бы не глубочайшая и радикальнейшая перемена и перестройка всего общественного строя нашей родины в октябре 1917 г.

С тех пор прошло всего двадцать два года. За это время не только Карское море, но и весь Северный морской путь до Берингова пролива стал уже основательно изученным, оборудованным. Под руководством коммунистической партии он завоеван советскими моряками, превратившими его в широко эксплоатируемую водную магистраль.





Исторические заметки

Вл. ПОПОВ-ШТАРК

ОСТРОВ БЕГИЧЕВА

(Происхождение географических названий)

В юго-западной части моря Лаптевых, против бухты Нордвик и устья Хатангской губы лежит остров Бегичева. История происхождения его географического названия, да и сама история открытия острова, были одно время весьма запутанными и вызывали ряд споров среди русских географов.

Участник Великой северной экспедиции лейтенант Прончищев, проходя мимо острова Бегичева, принял его за часть материка и не включил в семью обследованных им островов Арктики. Поэтому карта участка рек Хатанги и Анабары, составленная Прончищевым, вызвала среди русских географов ряд разногласий. Некоторые ученые стали сомневаться в точности географических названий, данных в свое время Прончищевым.

И. П. Толмачев считал, что «мыс Преображения» является, в сущности, мысом «Урюн-Тумус», а остров Бегичева есть остров Преображения. Поэтому имя Бегичева должно быть присвоено маленькому острову к северу от большого острова. Гидрограф М. Кожевников доказывал, что мысом Преображения была названа северная оконечность острова Бегичева, посещенного, по его мнению, Великой северной экспедицией, но принятого ею за часть материка. Спор разрешил А. Толмачев. После тщательной работы над картой, составленной на основании работ Хатангской экспедиции 1905 г., картами Бегичева и Гидрографической экспедиции Сергеева-Вилькицкого, он пришел к выводу, что Кожевников прав. Это подтвердилось, кроме того, наличием острова Св. Николая к западу от острова Бегичева. На карте Великой северной экспедиции этот островок был помещен к западу от той части материка, которая, по мнению Кожевникова, должна быть именно островом Бегичева.

Теперь на всех советских картах большой остров, расположенный к северу от бухты Нордвик, именуется островом Бегичева, а маленький скалистый островок, расположенный к северу от него,— островом Встречным (бывш. Преображения).

Кто же этот человек, именем которого назван один из больших островов Арктики?

Полуграмотный Бегичев первым вступил на этот остров. В течение многих

лет он исходил его вдоль и поперек. Бегичев первым принес подробные сведения о богатствах недр острова, о его морских и наземных обитателях.

Никифор Алексеевич Бегичев вышел из крестьянской семьи. Родился он в 1874 году в предместье Астрахани Цареве. Отец его был одновременно и рыбаком и бахчевником. Никифору с детства, как в свое время Седову — сыну Азовского рыбака,— пришлось стать первым помощником отца. Тяжелая весенняя путина сменялась то чисткой рыбы, то изнурительной работой на жалком клочке солончакового поля, где находилась их бахча.

Никифор рос богатырским парнишкой: работа на рыбных промыслах вперемежку с бахчевой закаляла его, тренировала силы и умножала трудовые навыки.

В призывном возрасте 21 года Бегичев, как волжанин, был зачислен в балтийский флот матросом на военное судно «Воин». Выделяясь сметливостью, дисциплинированностью и обилием трудовых навыков, он был направлен в учебную команду строевых квартирмейстеров.

По окончании этой школы Бегичева назначили в состав экипажа военного фрегата «Герцог Эдинбургский», отправлявшегося в заграничное плавание на 3 года. За время этого рейса Бегичев стал образцовым боцманом. Он приобрел множество новых практических навыков, даваемых морским делом, которые пригодились ему в позднейших полярных исследованиях. По окончании заграничного плавания, участник плавания лейтенант Матиссен обратился к матросам фрегата с призывом добровольно пойти в арктическое плавание. Академия наук, на шхуне «Заря», под руководством геолога Толля, снаряжала экспедицию на поиски Земли Санникова. Матиссену предстояло вести шхуну во льды Арктики.

Никто из команды не откликнулся на этот призыв. Только один боцман Бегичев вышел из строя вперед. Перспектива длительного полярного плавания показалась ему заманчивой.

Смелый шаг боцмана решил дальнейшую его судьбу.

Попав в состав полярной экспедиции, Бегичев всей душой отдался новому делу.

Старое китобойное судно, переименованное в «Зарю», 21 июня 1900 г. вышло из Петербурга в плавание вокруг Скандинавского полуострова. Дальнейший курс «Зари» лежал на восток через Югорский Шар и Карское море. С 13 по 18 августа «Заря» стояла у о. Диксона, а затем пошла вдоль берегов Таймырского полуострова на северо-восток к Новосибирским островам.

Торосистые льды не пропускали слабенькое деревянное суденышко. Около месяца «Заря» скиталась в мелководном районе шхер Минина, плавая в лабиринте микроскопических островков. Здесь «Заря» дважды садилась на каменные банки. За короткое время боцман узнал характер арктических морей. Подводные банки, льды и туманы задержали шхуну. «Заря», плененная льдами, встала на вынужденную зимовку в бухте Коллин Арчер [1].

Здесь Бегичев впервые познакомился со всеми особенностями полярных зимовок: с ездой в собачьих упряжках, с долгой полярной ночью, с северными сияниями, с пургами, цынгой, охотами на песца и медведя.

В августе следующего года «Заря» освободилась от своего ледового плена, прошла мыс Челюскина и прибыла к Новосибирским островам, откуда Толль пошел на розыски легендарной Земли Санникова, которую он «видел собственными глазами» еще во время первого своего пребывания на острове Котельном.

[1] Географическое название, оставленное нам Нансеном и данное им этой бухте в честь строителя «Фрама» — Коллин Арчера.

Поиски при помощи шхуны не привели к желанным результатам. Льды снова вынудили «Зарю» к зимовке. Тогда настойчивый исследователь предпринял смелый поход на шлюпке. Вместе с тремя спутниками, он отправился на остров Беннет все с той же заветной мечтой о Земле Санникова. Люди, достигнув этого острова (о чем свидетельствуют находки следов этой экспедиции и оставленные записи), бесследно исчезли. Есть предположение, что они погибли на обратном пути к острову Котельный.

Попытки капитана Матиссена подойти к острову Беннета после освобождения «Зари» от зимних льдов окончились ничем. Тяжелые полярные льды не пропустили шхуну в «высокие широты» Арктики. Израненную в борьбе со льдами «Зарю», боясь третьей зимовки, направили в бухту Тикси, где она все же затонула.

Искать пропавшего начальника экспедиции было поручено Никифору Бегичеву. В 1903 г. Академия Наук отправила две поисковых партии. Первой не удалось дойти до острова Беннет, но вторая, на парусном вельботе, с шестью мезенскими поморами и Бегичевым достигла его и отыскала выстроенную толлевцами хижину, а в ней оставленные документы. Здесь же были найдены и геологические коллекции Толля. За участие в этой спасательной экспедиции Бегичев был награжден золотой медалью.

Первые годы обучения в «университетах» Арктики помогли Бегичеву значительно расширить свое полярное образование. Он остался служить Арктике верой и правдой. А служба эта была полна больших трудов, лишений, но вместе с тем, и удач. Вот его краткий «послужной список»:

В 1906 г. Бегичев стал заниматься в Туруханском крае пушными промыслами, во время чего и открыл «свой» остров.

В 1915 г., по поручению Главного Гидрографического управления Бегичев оказывает помощь зимовавшим у берегов Таймыра судам «Таймыр» и «Вайгач», а также вспомогательной экспедиции Отто Свердрупа на судне «Эклипс». Оленно-санный поход, предпринятый Бегичевым из Дудинки, проходил по совершенно необследованным районам. Знающие люди говорили, что путь совершенно непроходим, но полярный следопыт, каким считался Бегичев, сумел пробираться нехожеными тропами. Он доставил к зимовавшим судам оленей и необходимые продукты. Ни русские моряки, ни норвежские не верили своим глазам, когда перед ними появился этот сказочный богатырь Арктики, доставивший им свежее мясо, почту, и новости с «Большой Земли».

В 1920—21 гг., по просьбе норвежского правительства, обращенной к советскому, Бегичеву были поручены розыски двух матросов экспедиции Амундсена Петера Кнудсена и Пауля Тессема, высаженных осенью 1919 года с судна «Мод» для доставки почты на о. Диксон. Однако до начала лета 1920 г. ни тот ни другой на Диксон не пришли, что вызвало тревогу за их судьбу.

С советской стороны в их поисках участвовал Бегичев, с норвежской — капитан Якобсен и переводчик Карльсен. В первые дни июня 1921 года Бегичев с пятьюстами оленей приехал на остров Диксон, а 8 июня поисковая партия направилась на восток к мысу Вильда на поиски пропавших матросов. 18 июля этот мыс был достигнут. Здесь Бегичев нашел гурий, а в нем консервную банку с оставленной норвежцами запиской. Не зная каким именно путем направились матросы к острову Диксон, экспедиция разделилась на две партии, причем норвежская отправилась напрямик через тундру, а Бегичев пошел берегом.

На мысе Стерлегова Бегичев обнаружил покинутую нарту, а у мыса Приметного его взору представилось жуткое зрелище: среди разбросанного костра лежал обуглившийся труп. Уцелевшие предметы говорили о том, что это были останки Кнудсена.

Летом следующего, 1922 г., поиски продолжал лишь один Бегичев, т. к. норвежское судно с капитаном Якобсоном уже вернулось в Норвегию. Бегичев нашел и Тессема. Его скелет лежал на дне глубокой расщелины, прикрытый полуистлевшей одеждой. При осмотре останков, в кармане вязаного жилета Бегичев обнаружил золотые часы, на крышке которых стояло имя Тессема. Рядом с трупом Бегичев нашел прорезиненный пакет с донесениями и научными данными Амундсена.

Загадочая гибель Тессема была расшифрована Бегичевым так: норвежец, совершивший переход в 900 км по пустынному побережью, приближался уже к острову Диксон. Увидев огни станции, он напряг последние силы и поспешил на эти манящие огни, но в темноте не заметил ущелья, сорвался с его края и расшибся об острые камни на его дне.

ОТКРЫТИЕ ОСТРОВА

Вернемся однако к 1906 и 1908 гг., к которым относится открытие и исследование Бегичевым нового острова в Арктике.

Осенью 1906 года Бегичев занимался пушным промыслом на крайнем северо-востоке Туруханского края. Промысел шел удачно: за зиму ему удалось заполучить около сотни песцовых шкурок. Находясь здесь, он не раз слышал от людей, кочующих в тундре, что у входа в Хатангскую губу лежит какой-то остров, но он-де «дурной» и они на него не ходят, потому что он населен «шайтанами». Бегичев заинтересовался «таинственным островом».

Возвратившись весною 1907 года с промысла в Дудинку, Бегичев отправился в Красноярск обменять песцовые шкурки на необходимое снаряжение для экспедиции на остров. Одновремено он стал подыскивать себе спутников из среды дудинского населения. После долгих поисков он нашел, наконец, людей, решившихся разделить с ним риск дальнего путешествия. Это были Николай Семенов и Диомид Уксусников.

Бегичев, познавший уже всю увлекательность полярных странствований и романтику новых географических открытий, решил добраться на оленях сначала до устья реки Анабары, а дальше переехать на остров по льду и летовать там со своими товарищами.

В феврале 1908 года бегичевская экспедиция направилась к морю, употребив на этот поход почти три месяца. В устье Анабары они нашли приют в чуме якута Поротова, где остались ожидать наступления теплого времени. В конце марта все трое направились к морю. За ними двинулся и якут Поротов. Узнав, что Бегичев отдает большую часть своей добычи семье Поротова, за ним потянулись и другие кочевники, чьи чумы были разбросаны на пути следования.

Это было мудрой мерой со стороны Бегичева, так как помогало ему продвигаться вперед в окружении местных жителей, приспособленных к кочевому образу жизни, и обеспечивало успех его экспедиции. И действительно, якуты, хорошо знавшие местность, двигаясь за ним, оказывали экспедиции неоценимые услуги.

Так все вместе они подошли к морю. 17 апреля Бегичев, взобравшись на прибрежную высоту, впервые увидел на морском горизонте неизвестный остров. Буссоль помогла ему взять направление, и он один смело направился на оленях по льду к острову. Через 12 часов Бегичев, ехавший налегке, достиг южной стороны острова и первый ступил на него.

Через две недели, 2 мая, 2 спутника Бегичева с 24 оленями и 2 гружеными нартами переправились на остров. Три дня люди прожили здесь в палатке. Бегичев решил объехать остров кругом. Но наступила весна, и пред-



...Бегичев нашел и Тессема. Его скелет лежал на дне глубокой расщелины, прикрытый полуистлевшей одеждой...

Рис. художн. П. Саранцева

приятие это оказалось весьма затруднительным: в речках и ручьях поднялась вода, а прибрежный лед покрылся рассолом. Это создавало огромные препятствия для передвижения. Тем не менее, двигаясь этапами, раскидывая палатку и ночуя в ней, путешественники обошли весь остров. Бегичев с северного берега увидел в море другой остров.

Боцман не утерпел, чтобы не съездить на него с Уксусниковым по льду, хотя восьмичасовая поездка по чудовищным торосам и по колено в рассоле оказалась еще более тяжкой.

Бегичев дал этому острову географическое название «Броненосец», так как его воображению моряка остров представлялся похожим на этот тип корабля. Бегичев позже понял свою ошибку, вспомнив, что островок этот уже известен и нанесен на карту под названием о. Преображения (теперь называется Встречный).

Островок оказался в длину около 4 км, а в ширину 2 км. Птиц здесь было такое множество, что при взлете в воздух они образовали густые кричащие тучи и вселили страх в душу долгана Уксусникова, который заторопился ехать назад, опасаясь, что они его заклюют на смерть.

Вернувшись на большой остров, Бегичев, Семенов и Уксусников продолжали его обход, передвигаясь на подобие кочевников, то пуская оленей на подножный корм, то собирая их и следуя дальше. Не обошлось дело и без на-

ходок. Так, в одном месте они наткнулись на старинное зимовье, избушка которого уже полуразвалилась. В ней Бегичев обнаружил интересные предметы безвестных зимовщиков. Они состояли из пяти топоров на длинных ручках, напоминавших собою древне-русские секиры или алебарды, и шахматных фигур, вырезанных из мамонтовой кости. Встретили они и большую островную речку, которой Бегичев дал географическое название «реки Семенова» в честь своего спутника.

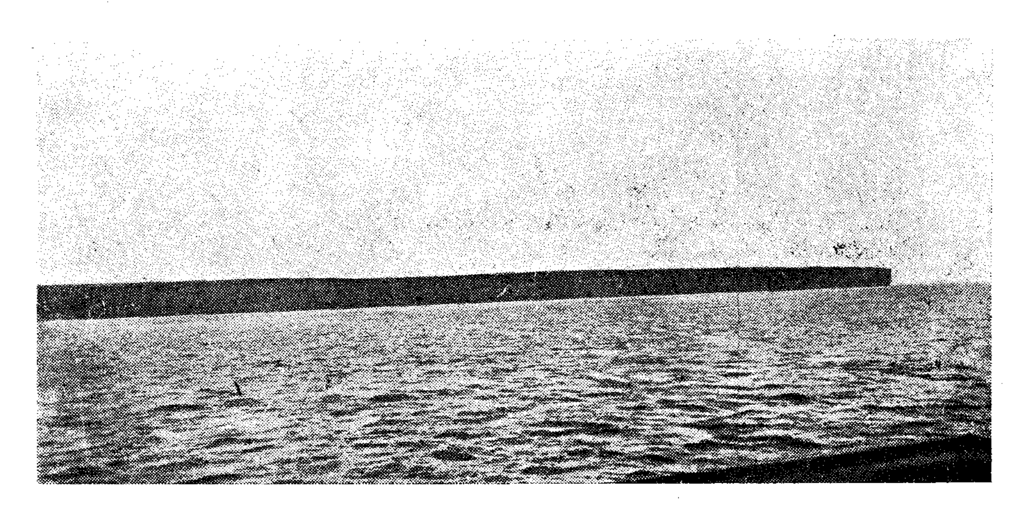
Круговой объезд острова завершился у южного мыса. Выяснилось, что береговая линия острова составляла около 305 км. С этого мыса хорошо был виден материковый мыс Нордвик.

Бегичев не ограничился поверхностным круговым маршрутом, а совершил еще ряд глубинных походов, собирая по пути окаменелости и минералы. Во время сбора геологической коллекции Бегичев неоднократно наталкивался на места нахождения каменного угля и выходов его пластов на поверхность. В некоторых местах толщина пласта достигала иногда мощности в сажень с лишним.

Этим углем пользовались сами путешественники. Они клали его и в костер и в топки «чугунки». Уголь этот хорошо горел. Бегичев открыл на острове также и местонахождение нефти, засунув как-то палку в отверстие, из которого текла тяжелая черно-зеленая жидкость. Когда он вытащил палку, то она стала черной от жидкости. «Я сразу подумал, что это нефть. Пробовал было зажечь спичкой, — трещит, но не горит. Я так и оставил. Мне не во что было взять эту жидкость. Я думаю, что это была нефть».

Бегичев насбирал на острове труду мамонтовых бивней, костей и черепов носорога, дикой лошади и мускусного быка, сохранившегося лишь в северной части Гренландии. Одних мамонтовых клыков набралось у него до 40 пудов.

Все палеонтологические и минеральные сокровища, 70 шкурок песцов и медвежьи шкуры были им аккуратно сложены в специально построенном сарае. Здесь же, до наступления морозов, которые должны были сковать пролив и дать возможность вывезти все накопленное добро на материк, ютились и люди.



Остров Встречный

К началу ноября все имущество было погружено в нарты и люди направились через пролив к материку. Но поднялся ветер, лед взломало, он пришел в движение, и все добро пришлось выбросить на высокий торос, а самим налегке вместе с оленями искать спасения на материке. Драгоценная кладь на глазах уплывала в море, чтобы исчезнуть навсегда в его пучинах...

В марте 1909 г. Бегичев приехал в Петербург и представил карту открытого им острова в Гидрографическое управление. В Академии наук академик Чернышев весьма заинтересовался географическим открытием Бегичева и частью сохранившихся у него коллекций. Ему предлагали участие в экспедиции на «Таймыре» и «Вайгаче», но усыновленный полярной тундрой, увлеченный дальнейшим освоением этого края, боцман отказался от предложения и предпочел вернуться обратно в Сибирь.

ВТОРОЕ ПОСЕЩЕНИЕ ОСТРОВА

Вернувшись домой, неутомимый исследователь в конце 1909 года вновь стал собираться на остров. Наряду с первыми двумя его спутниками, к нему присоединились еще приказчик торговавшей в Туруханском крае фирмы Ефим Горкин и дудинский житель Георгий Кузнецов. В апреле следующего года все пятеро были уже у залива Нордвик. Оттуда они переправились на остров и принялись за постройку большой лодки и жилой избы на юго-восточной части острова.

В конце мая и то и другое было готово и приезжие стали вновь собирать мамонтовую кость, остатки ископаемых животных, причем на этот раз их находки обогатились совершенно цельным рогом носорога. Они пересекли остров в четырех направлениях и убедились в неисчерпаемых его угольных запасах: уголь находился почти повсюду, так что обследователи во время остановок повсюду имели возможность пользоваться им для своего очага. Много встречали они и диких оленей и гусей.

Возвращаясь из одной из кочевовк на свою базу, где оставался Семенов, Бегичев встретил еще одну неизвестную островную речку. На этот раз Бегичев назвал ее в честь своего спутника, долгана Диомида Уксусникова, — рекой Диомида.

Охотясь на диких оленей, бегичевцы даже заготовили себе из их сала свечи, чтобы коротать при их мерцающем свете долгую полярную ночь.

В начале ноября у зимовщиков случилось несчастье: их оленей угнали волки. Олени являлись для островитян единственным способом транспорта. Обеспокоенный этим, Бегичев предложил всем вернуться пешком на материк. Семенов и Горкин предпочли остаться в зимовье и вести зимний промысел песца, несмотря на то, что Бегичев не обещал вернуться сюда ранее апреля следующего года.

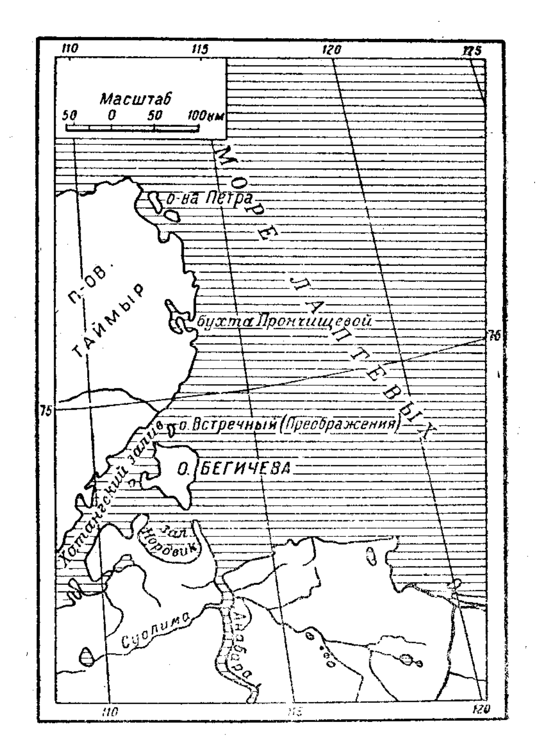
В начале декабря Бегичев, Кузнецов и Уксусников пустились в путь к материку. Погода была ветреная и морозная. Но это не помешало Бегичеву за 3½ дня пройти 268 километров и благополучно прийти в Анабар.

ТРЕТЬЕ ПОСЕЩЕНИЕ

Побывав в Дудинке и запасшись продуктами, Бегичев в 1911 году возвратился снова на остров. На этот раз он вместо оленей взял с собой собак, которым не страшны были волки. С сыновней радостью встретили двое островитян своего старого друга.

Семенов и Горкин перезимовали благополучно, чувствовали себя хорошо и за время отсутствия Бегичева добыли 500 штук песцов. В разных частях

острова они построили 8 промысловых избушек для ночлега при осмотре ловушек в зимнее время. Бегичев радовался инициативе своих товарищей, он прожил с ним до 20 января 1912 г. Песцовый промысел однако стал ухудшаться; тогда Бегичев предложил Семенову и Горкину покинуть с ним остров, так как не надеялся, что они еще раз перезимуют благополучно. «Я им сказал,— говорит он,— вы промышленники неважные и из вас за время пребывания на острове ни один не убил диких оленей. Сможете ли вы запасти себе на зиму мяса? Они мне сказали: мы не хуже тебя будем добывать диких оленей, да в случае чего мы запасем больше гусей и рыбы. Я им сказал: силою, конечно, я вас увести не могу. Пускай один из вас доедет со мной до Анабары, где бы он закупил провизии на год, а на меня не надейтесь, я может быть уеду в Россию и больше (сюда) не вернусь. Вы должны будете выбираться отсюда сами. Как хотите, но я вам советую выехать со мною. Они сказали: что ты за нас боишься? Тогда я говорю: вы пришли сюда со мною, и, если случится какое-либо несчастье, то будут говорить на меня, что я оставил людей на совершенно неизвестном острове Северного Ледовитого океана».



Карта острова Бегичева и острова Встречного

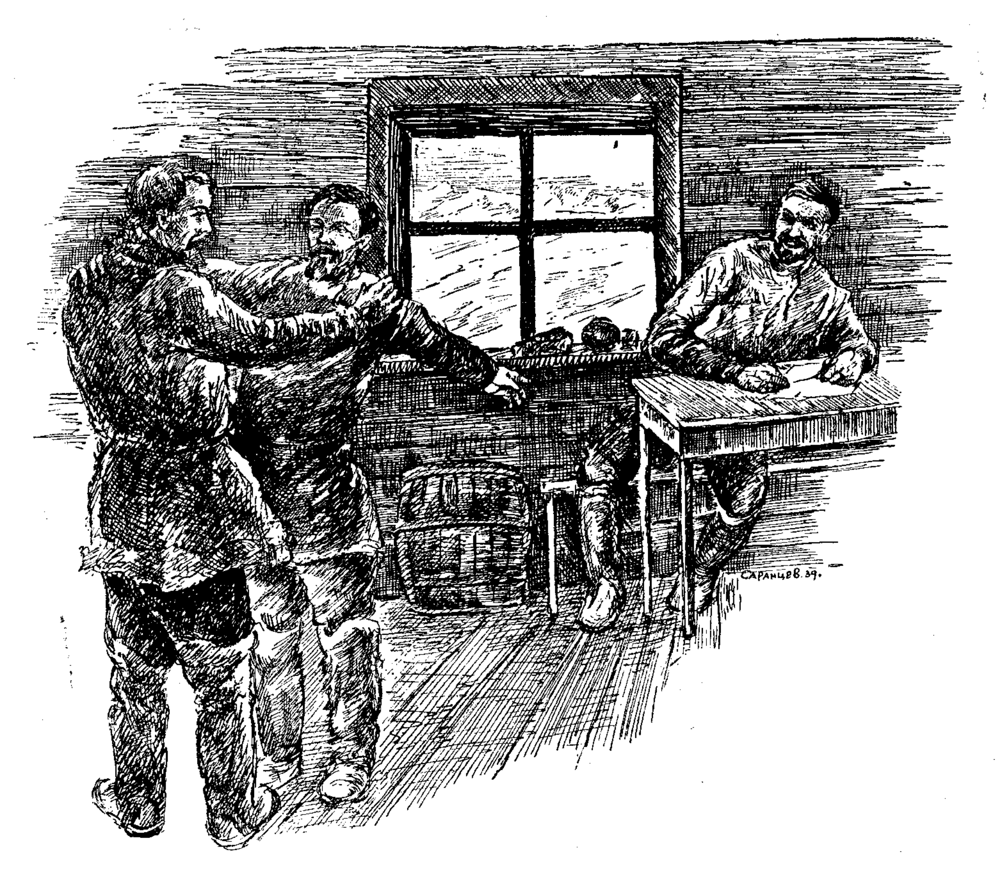
Семенов и Горкин стояли на своем — они хотели остаться продолжать свои промыслы. Чтобы снять ответственность с Бегичева, они даже дали Бегичеву подписку, что добровольно остаются на острове для промысла песца.

Боцман отправился сначала в Дудинку, оттуда в Красноярск, а далее в Самару и на пароходе на родину в низовья Волги.

Вскоре Бегичев поехал в Москву и Петербург. Но пребывание в столицах не пленило его. Среди городского шума и суеты, ему мерещились пленительные образы Арктики, ее тишина, ее сполохи, охоты на полярного зверя. Его снова потянуло на Север. Он вернулся сначала в Дудинку, а потом очутился вновь в Анабаре, среди полярного малолюдья, тишины и привычного азарта песцовых промыслов. Ну, а раз попал в Анабару, значит захотелось навестить и свое детище — остров.

Стоял март 1913 года. Жилая изба оказалась доверху занесенной снегом, не вился дымок из ее трубы, нигде не было заметно человеческих следов... С трудом раскопав ход к двери, Бегичев отворил ее и нашел избу опустевшей и погруженной во мрак, так как окна были забиты снегом. Обшаривая избу, Бегичев наткнулся на какой-то твердый предмет, лежавший на койке. Он вышел, достал из своих вещей свечу и зажег ее, вернувшись в избу. При свете свечи он различил контуры человеческого тела, лежавшего на койке под одеялом. Он приоткрыл его и убедился, что это замерзший труп Горкина. Семенова в избе не оказалось. Зато на столе лежал дневник. Пол был сильно изрублен топором, очевидно он шел на топливо, когда у последнего зимовщика нехватало уже сил выходить из избы за плавником.

Труп Горкина Бегичев похоронил в погребе. Поиски Семенова не привели



...Чтобы снять ответственность с Бегичева, они даже дали Бегичеву подписку, что добровольно остаются на острове для промысла песца...

Рис. художн. П. Саранцева

ни к чему. Забрав с собой дневник, Бегичев вернулся в Анабару, и там только ему удалось разобрать записи, оставленные Горкиным.

Из них выяснилось, что зимовщики, не запасшись на зиму ни олениной, ни гусятиной, один за другим умерли с голода — сначала Семенов, которого Горкин похоронил, а позже и он сам.

После этого трагического случая Бегичев распрощался навсегда со своим островом.

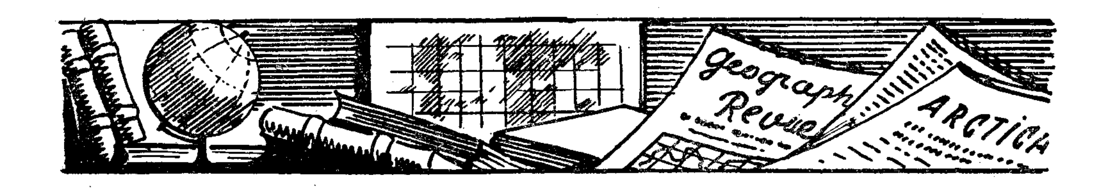
В 1926 г. Бегичев организовал промысловую артель и уехал в устье р. Пясины на промысел. Это было последним путешествием Бегичева, из которого он уже не вернулся. Он умер 18 мая 1927 г. на 53 году жизни.

Кто же дал острову его географическое название, столь справедливо отмечающее заслуги Бегичева по его открытию и первому описанию?

В 1911 году мимо этого острова проходила на двух судах «Таймыр» и «Вайгач» экспедиция Гидрографического Управления, под начальством гидрографа Сергеева.

В 1914 году те же суда, но уже под командой Вилькицкого, заменившего скончавшегося Сергеева, вновь подходили сюда, а «Вайгач» подошел к мысу Нордвик, где гидрографы высадились на берег. Позже Русское географическое общество, на основании имевшихся о нем данных Бегичева, по инициативе академика Чернышева, знавшего лично следопыта Арктики, закрепило за островом географическое название: «остров Бегичева».

△ ○ △



По страницам иностранной печати

ОСТРОВ ЯН МАЙЕН



В журнале «Джеогрефикел Джорнел» (август 1939 г.) напечатан доклад английского путешественника и исследователя Арктики Александра Кинга об экспедиции на остров Ян Майен, прочитанный в британском королевском географическом обществе в апреле 1939 года. Приводим ниже наиболее интересные выдержки из доклада.

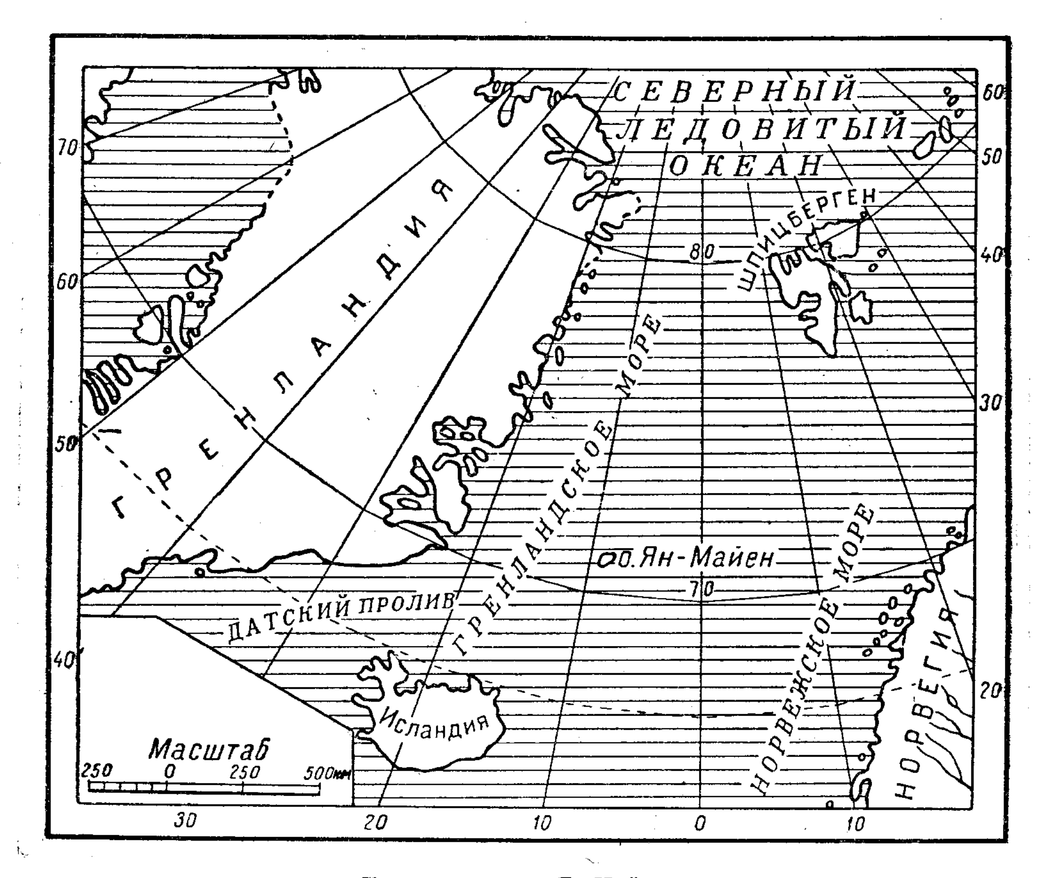
Остров Ян Майен, вулканического происхождения, расположен в Гренландском море, примерно в 250 милях к востоку от Гренландии. Имеются все основания предполагать, что остров был известен древним норвежцам, назвавшим его «Свальбард», что значит «холодный берег»; позже это имя было присвоено нынешнему Шпицбергену. Вторично Ян Майен был «открыт» голландскими и британскими китоловами в начале XVII века, притом почти одновременно несколькими группами, из которых каждая, по коммерческим соображениям, держала свое «открытие» в секрете. Естественно, что честь открытия острова приписывалась разным путешественникам, в частности Гудсону, и, особенно, Яну Якобсу Май, высадившемуся на его берегу в 1614 году. Имя Яна Якобса Май и сохранилось за островом.

Норвежские и иные китоловы очень скоро поняли ценность Ян Майена. В ряде пунктов побережья были созданы китоловные станции и заводы по переработке ворвани. Главная станция была учреждена в Английском заливе, где было сооружено десять бараков. Поныне еще сохранились следы этой станции, о размерах которой можно судить хотя бы по тому факту, что за один только 1618 год там побывало 19 голландских кораблей. В 1617 году один из кораблей привез из Ян Майена в Голландию более 4 000 баррелей жира. Любопытно, что в 1618 году английский король Яков I предоставил компании Хэлл монополию на право охоты на китов на «острове Троицы», как тогда англичане называли этот остров, а в 1630 году аналогичная лицензия была от имени французского короля предоставлена кардиналом Ришелье одной французской китоловной компании для работы на «острове Ришелье»,— как он именовался во Франции. Немцы называли его островом св. Маврикия.

В сороковых годах XVII столетия, в связи с упадком китоловного дела в Арктике, Ян Майен был почти забыт. Его лишь изредка посещали отдельные путешественники, рассказывавшие о вулканических извержениях на острове и дававшие фантастические описания вулкана Бееренберга. Наибольший интерес в этом отношении представляют «Письма с высоких широт» лорда Дюфферина.

В 1921 году норвежское правительство установило на острове радио- и метеостанцию, в 1929 году объявило о суверенитете Норвегии над ним. Остров Ян Майен не представляет собой какого-либо существенного экономического интереса, так как, в противоположность Шпицбергену, он лишен угля и других минералов. Сельское хозяйство на нем невозможно, а берега малодоступны.

Ян Майен изобилует песцами в частности белыми и голубыми. Однако охота на них строго регламентирована норвежским правительством. Штату радиостанции разрешается вывозить с собой с острова лишь ограниченное число животных или шкур. Даже Биргер Якобсен, которому принадлежит значительная часть острова, получил



Карта острова Ян-Майен

от своего правительства право на вывоз лишь строго определенного количества животных. В результате предпринятых мер количество песцов на острове за последние десять лет значительно выросло.

Ян Майен представляет значительный научный интерес своим изолированным географическим положением, сравнительно недавним — в геологическом смысле — образованием (повидимому, к концу ледникового периода) и, наконец, находящимся на нем вулканом Бееренберг. Тем более удивительно, что до сих пор этот остров не привлекал достаточного к себе внимания.

Впервые остров Ян Майен был подвергнут научному исследованию австрийской партией зимовщиков в 1882—1883 полярном году. Эта экспедиция занималась преимущественно магнитными и метеорологическими изысканиями, однако параллельно производились и некоторые биологические и геологические научные работы. Австрийцы составили карту, которая в течение ряда лет считалась наиболее подробной из карт арктических районов. В дальнейшем карта подвергалась лишь незначительным коррективам, хотя и страдает рядом весьма существенных неточностей.

В 1921 году на Ян Майен отправилась экспедиция Дж. М. Уорди. Его группе удалось подняться на Бееренберг и собрать разного рода интересные коллекции, а также провести геологическое исследование. Летом 1934 года ряд биологических естественно-научных изысканий был проведен С. Дж. и Э. Дж. Бердами.

Наконец в июне 1938 года Имперский колледж в Лондоне, собрав нужные средства, отправил на Ян Майен научную экспедицию во главе с Александром Кинг (автор данного доклада) и видным ботаником и альпинистом Скотт Рэсселем. В состав экспедиции вошли также геолог, орнитолог, гласиолог, второй ботаник и другие.

Экспедиция отправилась из Тромсэ на специальном рыболовном судне «Фортуна» (150 тонн). После четырех с половиной дней плавания судно подошло к острову. За исключением белой шапки Бееренберга, весь остров оказался скрытым в густом тумане. Корабль бросил якорь в заливе Джемсона, близ норвежской радиостанции, так как имел на своем борту смену

радистов. Тотчас же был разбит лагерь вблизи большой полыньи, послужившей для экспедиции источником пресной воды. На этом сыром и исключительно скважистом острове вопрос о воде имеет важнейшее значение. Одна из австрийских хижин была переоборудована в лабораторию. Упаковочные ящики служили скамьями, столами, полками, и уже спустя несколько дней экспедиция приступила к нормальной исследовательской работе. Вскоре была собрана ботаническая станция в долине Фишберн, позади Южного ледника.

Ян Майен имеет в длину 35 миль и делится как бы на три части. Центральная часть острова (где расположена радиостанция), в некоторых районах не превышает двух миль в ширину и состоит из ряда широких застывших потоков лавы и вулканического пепла. Эта местность совершенно лишена растительности. В этом же районе расположены три лагуны — озера пресной воды, отделенные от моря узкими песчаными барьерами. Северная лагуна относительно глубока и имеет более или менее устойчивый, постоянный уровень воды. Южная лагуна в 1938 году совершенно обмелела, а юго-западная ее часть просто высохла. Наименьшая из лагун, Уллернгская, многоводна и изобилует пернатыми.

В миле от радиостанции возвышается пик Эгг-Блеф (500 м). Во время землетрясения на острове в 1935 году, крупные куски Эгг-Блеф упали в море; повидимому эта судьба угрожает и другим частям этого пика.

Южная часть острова редко освобождается от туманов на несколько часов подряд, но даже в часы просвета эта территория представляет собой пустынную, лишенную всяких красок землю, нагромождение хаотически разбросанных пик и вулканических кратеров, порой возвышающихся до 3 000 футов над уровнем моря. Путешествие сопряжено здесь с огромными трудностями.

Что касается северной части Ян Майена, то, за исключением небольшого треугольника в крайней северо-восточной конечности острова, вся она занята Беоренбергом и его ледниками, большая часть которых спускается прямо в море. Эта гора (7.680 футов над уровнем моря) буквально господствует над островом. Наиболее характерной чертой Бееренберга следует признать его кратер, имеющий, как установлено экспедицией, свыше мили в диаметре. Первыми на вершину Бееренберга поднялись профессор Меркантон и Уорди в 1921 году. Члены экспедиции Кинга, под руководством альпиниста Скотт Рэсселя, дважды взбирались на вершину вулкана и один раз на пик Хаклюйта.

Несмотря на плохие метеорологические условия, экспедиция внесла ряд коррективов в австрийскую карту Ян Майена, уточнила высоту Бееренберга в 4.680 футов (Пик Гаакона) и фиксировала местонахождение кратера — значительно ближе к оконечности Южного ледника, нежели то предполагала австрийская карта. Диаметр кратера, как уже указано, определен в одну милю. Составлена подробная карта оконечности Южного ледника, что имеет практическое значение, так как этот ледник является наиболее доступным из всех ледников Ян Майена.

Член экспедиции, гласиолог Дженнигс, дал общее описание ледников острова, в частности — ряда неизвестных и неописанных ранее ледников. Установлено, что в то время как ледник Вейпрехт проявляет значительную активность, остальные ледники на востоке и Южный ледник быстро отступают.

Другой член экспедиции, геолог Эшби составил подробную геологическую карту центральной части острова.

Экспедиция собрала также значительные коллекции местной флоры, переданные гербарию Британского музея.

ПОЛЯРНЫЕ ОБЩЕСТВА И КЛУБЫ

Английский журнал «Полар рэкорд» посвященный вопросам Арктики, приводит небольшой список полярных клубов и обществ в разных странах.

«Американское полярное общество» основано в ноябре 1934 года с целью объединения лиц, интересующихся историей и изучением Арктики и Антарктики, обмена информацией о полярных областях, оказания помощи и содействия организаторам и членам полярных экспедиций и распространения правильных знаний о полярных областях. С этой целью Американское полярное общество собирает книги, отчеты, карты, фотографии и т. д. и поддерживает тесный контакт с полярными экспедициями и институтами в разных странах мира.

Общество издает официальный орган — «Полар таймс», выходящий дважды в году: в марте и октябре. Кроме

этого печатного издания, общество рассылает спорадически информационные бюллетени. Общество устраивает ежегодно ряд собраний и публичных докладов, посвященных новейшим полярным исследованиям и открытиям.

Президентом Общества является Пол Сипл, участник обоих антарктических экспедиций Бэрда, а секретарем — Август Горовиц, редактор «Полар Таймс» и журнала, издававшегося в свое время Бэрдом, «Литтл Америка таймс». В числе членов исполнительного комитета Общества — виднейшие полярные исследователи Америки, в частности Линкольн Эллсуорт.

Норвежский полярный клуб. Основан в Осло в феврале 1933 года и насчитывает в настоящее время около 200 членов, в том числе — участников почти всех норвежских полярных экспедиций последнего времени. Клуб выпускает «Полярный ежегодник» на норвежском языке, содержащий статьи и материалы, посвященные разным сторонам работы в Арктике. Собрания общества происходят шесть раз в году.

Антарктический клуб. Существует с 1929 года в Лондоне. В состав клуба входят многочисленные участники английских антарктических экспедиций, всего около 100 человек. Открытие клуба было приурочено к XVII годовщине достижения Южного полюса капитаном Скоттом и происходило в присутствии представителей 11 антарктических экспедиций, включая экспедицию «Южного креста» 1898 года.

Арктический клуб (Англия). Возник в 1932 году и состоит главным образом из участников полярных экспедиций, снаряженных оксфордским и кембриджским университетами. Вследствие этого клуб имеет более или менее закрытый характер.

Новозеландское антарктическое общество. Основано в 1933 году в Веллингтоне (Новая Зеландия). Общество ставит перед собой разносторонние задачи, связанные с исследованием Антарктики, собиранием научных материалов, фильмов, фотографий, книг, карт, различных коллекций, оказанием помощи антарктическим экспедициям и т. д. и т. п. Общество развивает большую активность. Существенную помощь оказывает ему адмирал Берд, являющийся шефом общества.

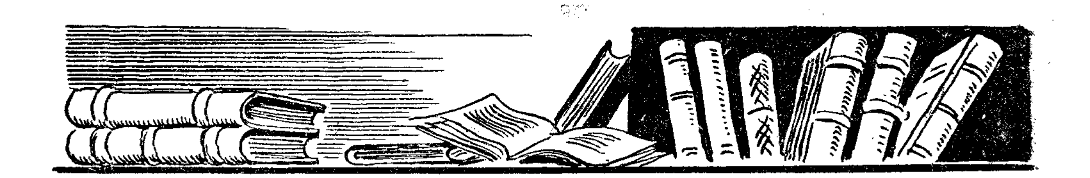
ЭКСПЕДИЦИИ НА ШПИЦБЕРГЕН

Одним из объектов особого внимания исследователей Арктики на протяжении 1938 года был Шпицберген (Свальбард). Журнал «Полар рекорд» сообщает ряд данных об экспедициях на этот остров.

Весной 1938 года Западный Шпицберген посетила экспедиция кембриджского университета во главе с исследователем Л. Х. Маккейб. Экспедиция ставила своей главной задачей — геоморфологические работы и, в частности, продолжение исследовательской работы Льюиса, ведшейся в 1937 году в районе Исландии. Главное внимание экспедиции было сосредоточено на хребте Кэмпбела. Была составлена подробная карта этого хребта (с масштабом 1 миля — 4 дюйма), а также примыкающей к хребту долины Джипс.

Летом того же года на Шпицбергене работала норвежская экспедиция под руководством Адольфа Гэля. Экспедиция ставила своей главной задачей закончить аэрофотосъемки острова, начатые впервые в 1936 году, когда были засняты две трети всей площади Шпицбергена. Несмотря на относительно неблагоприятные метеорологические условия, задача была в основном Гэлем разрешена: в течение 44 часов полета было сделано 2 178 снимков, охватывающих территорию в 25 тысяч квадратных километров. Кроме того с самолета было заснято 2 500 метров кинофильма. Попутно экспедиция производила наблюдения над состоянием ледников на Шпицбергене. До сих пор было известно, что из всех шпицбергенских ледников, только один, Негри, к западу от Сторфьорда продолжает продвижение вперед, остальные же, как показали наблюдения за последние 40—50 лет, отступают. Экспедиция Гэля обнаружила еще один продолжающий поступательное движение ледник в восточной части Северо-Восточной земли.





Библиография

СОВЕТСКАЯ АРКТИКА В ПЕРИОДИЧЕСКОЙ ПЕЧАТИ

(Журнальные и газетные статьи)

Работа, проводимая в Арктике советскими полярниками, приковывает к себе внимание миллионов граждан нашей страны.

Советский читатель предъявляет огромный спрос на арктическую литературу. Арктическая тематика, вопросы освоения Северного морского пути находят себе место не только в книгах. Этой тематике посвящены многие статьи в периодической печати — журналах и газетах.

Чтобы облегчить нашему читателю подбор интересующих его статей по определенным разделам арктической тематики редакция публикует ниже перечень таких статей, помещенных в периодической печати (в газетах за январь — март с. г., в журналах — за январь — май с. г.).

ОСВОЕНИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Папанин И. Д. Большевики завоевывают Арктику. («Комсомольская Правда» 18/II 1939.)

Папанин И. Д. Превратим Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль. («Гудок» 18/II 1939.)

Папанин И. Д. Северная морская магистраль. («Учительская газета» 19/II 1939.)

Папанин И. Д. Арктика наша. («Рабочая Москва» 20/II 1939.)

Папанин И. Д. Речь на XVIII съезде ВКП(б). («Правда» 17/III 1939.)

Еремеев Н. Северный морской путь. («Водный Транспорт» 6/III 1939.)

Миронов А. Социалистическая водная магистраль. («Правда Севера», Архангельск, 10/III 1939.)

Зубковская Н. Арктика наша. (Журн. «Костер» 1939, № 4, стр. 68.)

Гаккель Я. Я Арктическая навигация 1938 года. («Проблемы Арктики» 1939 г. № 1, 72—77).

Краткий обзор плаваний судов в восточном и западном секторах. Карские и Ленско-Нордвикские операции.

ИСТОРИЯ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ РУССКИМИ

Перевалов В. М. В. Ломоносов и освоение Арктики. (Журн. «Советская наука» 1939, № 4, стр. 100—118.)

Об осуществившихся только в наше время проектах великого русского ученого.

Попов - Штарк В. Тайна двух кораблей. (Журн. «Краснофлотец» 1939, № 4, стр. 25—27.)

Об экспедиции Биллингса в северо-восточной части Арктики в 1786 г.

Солнцев Н. А. Приоткрыта одна из тайн Арктики. (Журн. «Пионер» 1939, № 1, стр. 79—81.)

Вновь найденные следы экспедиции Русанова, отправившейся в 1912 году с целью пройти Северо-восточным проходом до Берингова пролива и безвестно погибшей.

В связи с двадцатипятилетием со дня гибели известного русского полярного исследователя Георгия Яковлевича Седова в периодической печати было помещено ряд статей:

Визе В. Ю. Георгий Седов. («Водный транспорт» 4/III 1939.)

Киселев О. Подвиг во льдах. Экспедиция Седова к Северному Полюсу. («Полярная Правда», Мурманск, 5/III 1939.)

Петросов С. Великий исследователь Арк-

тики. (Журн. «Вестник Знания» 1939, № 4—5, стр. 83—84.)

Пинегин Н. Георгий Седов. (Журн. «Морской Сборник» 1939, № 3, стр. 82—83.)

Пинегин Н. К полюсу пешком. (Журн. «Пионер» 1939, № 3, стр. 83—86.)

Попов В. Две мечты Седова. («Большевик» Краснодар, 5/III 1939.)

Райхенберг М. Александр Федорович Миддендорф. («Наша страна» 1939 г., № 1, 32—35).

Биография знаменитого ученого и путешественника, исследователя Таймыра и Якутии. Описание его путешествий в 1842—1846 г.г. на север и восток Сибири.

Рихтер Б. Забытая экспедиция. («Наша страна» 1939 г., № 3, 42—43.).

О первой попытке русских моряков пройти из Архангельска Северным Ледовитым океаном через полюс к Берингову проливу (1765—1766). План экспедиции был разработан великим русским ученым Ломоносовым, экспедицию возглавлял капитан Чичагов.

Розеншильд В. Русские Робинзоны на Шпицбергене. («Наша страна» 1939 г., № 4, 44—45).

О «приключениях четырех российских матросов, к острову Шпицбергену бурею принесенных, где они 6 лет и 3 месяца прожили» (1743—1749).

Рихтер Б. Исследователи Новой Земли. («Наша страна» 1939 г., № 5, 31—33).

История исследования Новой Земли в XVIII—XX веках. Предшественники полярных исследователей — поморы. Краткие сведения об экспедициях XVIII века (Яков Чиракин, Федор Розмыслов), XIX века (геолог Лудлов, лейтенант Лазарев, лейтенант Литке, Пахтусов, Циволька, академик Бэр, доктор Гриневецкий), XX века (Русанов, Седов). Изучение Новой Земли советскими полярниками.

Первозванский А. Карл Максимович Бэр («Наша страна», 1939 г. № 4, 40—43).

Биография академика Бэра (1792—1876), знаменитого ученого — натуралиста, исследователя Новой Земли.

Солнцев Н. Гибель «Геркулеса» («Наша страна» 1939 г. № 5, 28—30).

Трагическая судьба экспедиции полярного исследователя В. А. Русанова, отправившегося в 1912 г. на судне «Геркулес» в Арктику. Биография Русанова. Находка советскими полярниками в 1934—1936 г. ряда предметов, принадлежавших экспедиции Русанова.

ПАПАНИНСКАЯ ЭПОПЕЯ

(В связи с годовщиной со дня снятия папанинцев с дрейфующей льдины)

Барсуков. Поход гидрографического корабля «Таймыр» к льдине Папанина. (Журн. «Морской Сборник» 1939, № 3, стр. 56—62).

Аренин К. Мы видим лагерь Папанина. (Журн. «Краснофлотец» 1939, № 2, стр. 4—6.)

Аренин К. Встреча на папанинской льдине. К годовщине снятия папанинцев со льдины. («Ленинградская Правда» 18/II 1939.)

Водопьянов М. В. Героическая эпопея. («Советский заготовитель» 18/II 1939.)

Водопьянов М. В. Папанинцы. («На страже» 18/II 1939.)

Водопьянов М. В. Путь к полюсу. (Журн. «Детская литература» 1939, № 2, стр. 22—25.)

Мазурук И. П. Славная эпопея. («Советская Беларусь» 17/II 1939.)

Кренкель Э. Т. Мои товарищи. («Комсомольская Правда» 18/II 1939.)

Федоров Е. К. Наш отчет стране. («Комсомольская Правда» 18/II 1939.)

Федоров Е. К. Советские ученые работают для блага всего человечества. («Комсомольская Правда» 18/II 1939.)

Ширшов П. П. За передовую науку. («Комсомольская Правда» 18/II 1939.)

Соколов К. Великая победа передовой советской науки. (Журн. «Вестник инженеров и техников» 1939, № 2, стр. 97—100.)

Астафьев А. Подвиг, которого не забудет человечество. («Социалистическая Связь» 18/II 1939.)

Беспримерный подвиг папанинцев. (Журн. «Коммунист», Куйбышев, 1939, № 2, стр. 82—83.)

Рыбин Н. Папанинская эпопея в истории завоевания Северного полюса. («Казахстанская правда» 20/II 1939.)

Федоров Е. К. Обработка научных материалов станции «Северный полюс». («Проблемы Арктики» 1939 г., № 1, 82).

Закончена и подготовлена к печати первая отчетная работа по научным материалам дрейфующей экспедиции: «Результаты астрономических определений». В своей заметке автор, Герой Советского Союза Е. К. Федоров, участник исторической экспедиции, рассказывает о методике обработки проведенных им астрономических наблюдений.

ДРЕЙФ ЛЕДОКОЛА «СЕДОВ»

Зубов Н. Н. Два дрейфа. («Водный транспорт» 20/II 1939.)

Научное и практическое значение дрейфа станции «Северный полюс» и ледокола «Седов».

Назаров В. Станция во льдах. Научные работы на дрейфующем ледоколе «Седов». («Водный транспорт» 25/I 1939.)

Мещерин В. Люди ледокола «Седов». («Красный флот» 22/II 1939.)

Папанин И. Д. Люди ледокола «Седов». («Правда» 7/III 1939.)

Во льдах Арктики. Радиограмма с ледокола «Седов». (Журн. «Пионер» 1939, № 5, стр. 59—61.)

Зубов Н. Н. Дрейф «Седова». («Наука и жизнь» 1939 г. № 4, 16—19).

Влияние отклоняющей силы вращения земли на направление дрейфа ледокола «Седов».

Визе В. Ю. Дрейф «Седова». («Проблемы Арктики» 1939 г., № 1, 78—80).

Направление дрейфа ледокола «Седов». Содержание научных работ, проводящихся на борту ледокола. Некоторые результаты глубоководных гидрологических станций.

Канды а Ф. Капитан Бадигин. («Огонек» 1939 г., № 13, 14—15).

Биография капитана ледокола «Седов» К. С. Бадигина.

ЧЕЛЮСКИНЦЫ

(К пятилетию со дня гибели парохода «Челюскин»)

Доронин И. Челюскинская эпопея. («Водный Транспорт» 12/II 1939.)

Астафьев А. Позывные легендарного корабля. («Социалистическая Связь» 12/II 1939.)

Погосов А. Пять лет назад. («Полярная Правда» 14/II 1939.)

НА ЗИМОВКАХ

Ассанов В. За полярным кругом. Из дневника зимовщика. («Большевистское Знамя», Одесса, 31/X, 22/XII 1938 и 11/II 1939.)

Записки участника зимовки в заливе, Креста.

Черняев А. На Диксоне. («Полярная Правда» Мурманск, 29/I 1939.)

Записки участника зимовки в 1937—38 году.

АРКТИЧЕСКИЙ ФЛОТ

Языков А. Флагман арктического флота. (Журн. «Техника Молодежи» 1939, № 5, стр. 6—9.)

О ледоколе «Иосиф Сталин».

Величко Е. В полярном океане. («Наша страна» 1939 г., № 2, 27—30).

Описание плавания корабля «Персей» на новую Землю и Землю Франца-Иосифа.

ПОЛЯРНАЯ АВИАЦИЯ

Молоков В. С. Через всю Арктику. (Журн. «Новый мир» 1939, № 4, стр. 170—179.)

Рассказ Героя Советского Союза В. С. Молокова о круговом трансарктическом перелете, совершенном им в июле — сентябре 1936 года.

Зингер М. Сигизмунд Леваневский. (Журн. «Краснофлотец» 1939, № 1, стр. 12—15.)

Биографические данные о знаменитом советском летчике, погибшем во время перелета через Северный полюс.

Либман А. Ю. Полярная авиация в третьей пятилетке. (Журн. «Гражданская авиация» 1939, № 5, стр. 7—10.)

Задачи, стоящие перед полярной авиацией в связи с директивой правительства превратить Северный морской путь в нормально действующую магистраль. Новая материальная часть полярной авиации.

Клебанов С. Я. Из опыта полетов на Севере. (Журн. «Гражданская авиация» 1939, № 2, стр. 16—20.)

Автор — летчик, много лет подряд летавший в Заполярье, рассматривает следующие вопросы: крепление самолета на льду, снаряжение самолета, зимнее обмундирование летчика, полеты над белым фоном, аварийный паек.

Левашев В. В. и Сленевский С. И. Маска для защиты лица летчика от обмораживания. (Сборн. «Труды Центральной лаборатории авиационной медицины», 1938, том V—VI, стр. 216—226.)

Степанов В. Запуск мотора «М-11» в зимних условиях. (Журн. «Самолет» 1939, № 2, стр. 24—25.)

Лебедев Н. В. Обледенение винта и борьба с ним. (Журн. «Гражданская авиация» 1939, № 1, стр. 14—18.)

Автор, инженер ЦАГИ, характеризует условия, при которых появляется обледенение винта, и рассматривает термический и химические методы борьбы с обледенением.

Москатов К. А. Эксплоатация гидросамолета на лыжах. (Журн. «Гражданская авиация» 1939, № 1, стр. 22—23.)

Опытная эксплоатация самолета МП-1 на Енисейской авиалинии.

Бицкий Б. В. Как мы ориентировались в Арктике. (Журн. «Гражданская авиация» 1939, № 1, стр. 6—12.)

Автор, летчик Гражданского воздушного флота, впервые попавший в Арктику во время полетов, связанных с розысками самолета С. А. Леваневского, рассказывает о навигационном оборудовании своего самолета и применявшихся им методах визуальной, астрономической и радиоориентировки.

Конников С. Л. Работа высотомеров в зимнее время. (Журн. «Гражданская авиация» 1939, № 4, стр. 24—25.)

АВТОТРАНСПОРТ НА СЕВЕРЕ

Мазе Б. Безгаражное хранение автомобилей. («Лесная промышленность» 13/I 1939.)

Способы подогрева автомобильных и тракторных двигателей в зимних условиях.

ПРИРОДА АРКТИКИ

Зубов Н. Н. Потепление Арктики. (Журн. «Пионер» 1939, № 2, стр. 95—98.)

Калитин Н. Н. К вопросу об изменении климата земли. (Журн. «Природа» 1939, № 4, стр. 20—21.)

Потепление земли, особенно заметное в области Арктики, связь этого потепления с изменениями в количестве солнечной радиации, доходящей до земной поверхности.

Перельман Я. Путь через полюс. (Журн. «Техника молодежи» 1939, № 1, стр. 60—61.)

Об одном астрономическом парадоксе. Участвует ли самолет в суточном вращении земли при полете через полюс?

Альтберг В. Я. Физико-химические основы процесса ледообразования в гидросфере. (Журн. «Природа» 1939, № 1, стр. 7—13.)

Разбор теории инж. В. Лохтина о «ледяном наносе», противопоставляемой учению о подводном ледообразовании.

Зенкович В. П. О размыве дна у берега Мезенского залива. (Журн. «Природа» 1939, № 4, стр. 46—47.)

Наблюдение автора статьи над интенсивным размывом берега в области приливо-отлива.

Тихомиров В. А. О растительности острова Диксон. (Журн. «Природа» 1939, № 1, стр. 78—79.)

Савич В. П. Лишайники как витаминоносители. (Журн. «Природа» 1939, № 4, стр. 48—49.)

О работах д-ра Е. Е. Граната, искавшего на побережье Ледовитого океана витаминоноситель из местных растений. Автор статьи заключает: «Таким образом, открыто растение, широко распространенное на Крайнем Севере, легко добываемое в любое время года, которое должно быть рекомендовано к употреблению, как противоцынготное средство, и которое можно употреблять в пищу без всякой кулинарной подготовки».

Якимов В. Л. Новая кокцидия у северных оленей. (Журн. «Природа» 1939, № 1, стр. 84.)

Давыдов Л. К. Вскрытие рек арктической и субарктической зоны. («Проблемы Арктики» 1939 г., № 1, 15—31).

Отличительные особенности гидрологического режима рек арктической и субарктической зоны. Характер процесса вскрытия и замерзания этих рек. Сведения о времени вскрытия и замерзания и продолжительности ледостава рек арктической и субарктической зоны — Оби, Енисея, Лены, Яны, Индигирки, Колымы и др.

Богоров В. Г. Местные ледовые прогнозы по биологическим признакам. («Проблемы Арктики» 1939 г., № 1, 32—33.).

Основываясь на наблюдениях П. П. Ширшова и своих личных, автор приходит к выводу, что, наряду с ледовой разведкой, производимой с самолетов или судов, и анализом состояния погоды, «в настоящее время есть все основания в этот арсенал предвидения ледовой обстановки в борьбе с ней включить и биологические показатели», основное значение среди которых имеет планктон. «Мелкие растения и животные планктона очень сильно зависят от окружающих условий, и малейшие изменения последних вызывают изменения в составе или в количестве планктона». Автор дает таблицу для местных ледовых прогнозов и определения времени вскрытия льдов по состоянию планктона.

ЛЮДИ АРКТИКИ

Гудков И. Музей народов хантэ и манси. (Журн. «Советский музей» 1939, № 1, стр. 53—54.)

Экспозиция краеведческого музея Остяко-Вогульского округа.

ПРОБЛЕМЫ АРКТИЧЕСКОЙ ГИГИЕНЫ

Герасимович А. А. Цынга и применение при ней фототерапии. («Советская Медицина» 1939 г., № 10, 26—28).

Выводы автора сводятся к следующему: терапия цынги в первую очередь должна итти путем введения в организм витамина «С»; фототерапевтические процедуры (лампа Соллюкс, ультрафиолетовые лучи, световые ванны) способствуют быстрому рассасыванию цынготных кровоизлияний, уменьшают боли и сокращают длительность болезни; заполярные лечебницы должны иметь фототерапевтическую аппаратуру. [1]

Гирголав С. С. проф., заслуж. деятель медицины. Отморожение и его лечение. («Советская медицина» 1939 г., № 5, 10—14).

Автор критикует ныне существующие методы осторожного и постепенного согревания как пораженных тканей, так и замерзшего человека и отстаивает совершенно обратную методику воздействия — то есть возможно более быстрое согревание. (Статья представляет собой доклад проф. Гирголава на XXIV всесоюзном съезде хирургов в декабре 1938 г.).

ЗА РУБЕЖОМ

Адамович М. Остров Гренландия. (Журн. «Вестник Знания» 1939, № 6, стр. 41—48).

Научно-популярный очерк.

Вульф Е. Флора Антарктического материка. (Журн. «Природа» 1939, № 4, стр. 56—59.)

Итоги исследований за период 1839—1935 года, начиная с экспедиции Росса на «Эребусе» и «Терроре» и кончая последней экспедицией Бэрда. Сравнение с флорой Арктики. (Реферировано по «Трудам Ботанического сада в Миссури» САСШ).

Обручев С. Полеты Губерта Вилкинса в Арктике к северу от Аляски. (Журн. «Природа» 1939, № 1, стр. 92—93.)

Реферат статьи из «Нэшионел Джиогрэфик Мэгэзин» о полетах, которые Вилкинс совершал по поручению советского правительства во время поисков самолета С. А. Леваневского.

Моор Г. Геологические исследования второй экспедиции Бэрда в Антарктике. («Проблемы Арктики» 1939 г., № 1, 88—91).

Результаты работ, проведенных экспедицией Бэрда в части Антарктики, прилегающей к северо-западному берегу моря Росса, а также в пределах Земли Эдуарда VII и отчасти Земли Мари Бэрд.

Моор Г. Геофизические работы экспедиции И. М. Уорди. («Проблемы Арктики» 1939 г., № 1, 91—92).

Результаты наблюдений экспедиции Английского географического общества под руководством Уорди, работавшей летом 1937 г. в водах северо-западной Гренландии и Канадского архипелага.

Экспедиция Элсуорта в Антарктику («Проблемы Арктики» 1939 г., № 1, 88).

Информация об экспедиции известного американского исследователя Линкольна Элсуорта, отправившегося в Антарктику в июле 1937 г. Задачи экспедиции Элсуорта. Претензии норвежского правительства на антарктические земли.

ОЧЕРКИ И РАССКАЗЫ

Дружинин В. У Карских ворот. (Журн. «Краснофлотец» 1939, № 9, стр. 17—20.)

Низовой П. В полярном море. (Журн. «Новый мир» 1939, № 1, стр. 136—145.)

Шкапская М. Красота земли и неба. (Журн. «Индустрия социализма» 1939, № 1, стр. 38—39.)

---

[1] От редакции: Заболевания цынгой на советских полярных станциях являются в настоящее время редчайшим исключением. Однако применение облучения в целях профилактических заслуживает серьезного внимания.

Хроника

Сухопутные самолеты на ледовой разведке

Весной этого года, после окончания разведывательных полетов на зверобойных промыслах в Белом море, пилот-орденоносец тов. Крузе поставил перед руководством Главсевморпути вопрос об использовании на воздушных ледовых разведках сухопутных самолетов.

Колеса обычных сухопутных самолетов имеют небольшую площадь касания с землей и поэтому требуют абсолютно твердых аэродромов. Между тем, в Арктике сухопутные машины должны быть приспособлены для посадок и взлетов с тундровых аэродромов. Вечная мерзлота, сковывающая эти аэродромы, летом оттаивает. При использовании обычных колес возможны поломки машин при посадках или во время взлета.

Тов. Крузе предложил поставить вместо колес баллоны. Они менее упруги (надуваются под давлением в 1 атмосферу), имеют большую площадь касания с землей, без вреда подминают под себя небольшие выпуклости тундры и гальку на береговых аэродромах.

Предложение тов. Крузе было принято, Механик т. Камразе переоборудовал по этому проекту две машины «Сталь-2». Самолеты были доставлены на мыс Челюскина.

21 августа на одной из этих машин «Н-252» тов. Крузе произвел несколько опытных взлетов и посадок. Самолет брал разбег по глинистому размокшему грунту, в котором даже нога увязала на 6—7 сантиметров. Взлеты и посадки прошли удачно.

Тов. Крузе доказал полную пригодность применения баллонов для самолетов, работающих в Арктике.

Сквозные коммерческие рейсы

До сих пор число судов, прошедших сквозным плаванием Северный морской путь в одну навигацию, насчитывается единицами. После замечательных плаваний «Сибирякова», «Литке», «Челюскина», начиная с 1935 года сквозные рейсы совершило несколько транспортных судов.

В этом году флагманский ледокол «И. Сталин» совершил выдающийся рейс по всей трассе с запада на восток и обратно в одну навигацию от Мурманска до бухты Угольной и обратно в Баренцово море. Пройдено 12 тысяч миль. Вместе с тем, в этом году, в ходе первой коммерческой навигации, впервые сквозным плаванием проходили суда, выполнившие одновременно задания по доставке грузов в арктические порты. Их плавание было подчинено точному графику.

Из Владивостока 6 июля в такой рейс отправился пароход «Революционер» (капитан т. Панфилов). Выгрузив в Певеке 496 т палубных грузов, разгрузившись в Амбарчике, «Революционер» 12 августа прибыл в устье реки Индигирки, где сдал 1 660 т грузов. Затем пароход зашел бункероваться в Тикси, после чего пошел на запад с заходом в Игарку за лесом. Несмотря на тяжелые условия разгрузки в Индигирке, экипаж «Революционера» добился выполнения графика и 27 сентября закончил свой рейс.

Сквозной рейс из Мурманска на восток совершил пароход «Урицкий» (капитан т. Орловский, помполит т. Костин). Пароход «Урицкий» доставил в Тикси 2 554 т груза, и приняв на борт свыше 2600 т угля, 23 августа снялся из Тикси курсом на Амбарчик и бухту Провидения. Запоздав на два дня с приходом в Тикси, «Урицкий» вышел из Тикси на восток точно по графику.

Отличная работа коллективов этих двух кораблей показывает, что сквозное коммерческое плавание по Северному морскому пути возможно и необходимо.

Первый морской пароход в устье Яны

В предыдущие навигации грузы, направляемые в устье реки Яны, шли до

Тикси, а там переваливались на речные суда. В текущую навигацию коллектив парохода «Казахстан» (капитан Калитаев, помполит т. Антонов) организовал непосредственную доставку грузов в устье Яны на морском судне.

«Казахстан» прибыл в устье Яны 13 августа, имея на борту 2 970 т груза. Выгрузка задерживалась дождями, плохой видимостью, большим движением льда, что не позволяло выйти из реки мелкому флоту. Несколько раз пароходу приходилось прекращать выгрузку, уходить с баржами на новые якорные стоянки. Однако, все разгрузочные работы к 22 августа были окончены. После бункеровки в Тикси «Казахстан» ушел обратно в Мурманск.

Четыре стахановских рейса ледокольного парохода «Русанов»

По графику морских операций на коллектив ледокольного парохода «Русанов» (капитан т. Шар-Баронов, помполит т. Глозман), были возложены задания по доставке снаряжения, разных грузов и пассажиров на ряд полярных станций Карского и Баренцова моря. Коллектив отлично справился с этими заданиями и провел за одну навигацию четыре стахановских рейса.

Еще 14 июня «Русанов» вышел из Архангельска на Новую Землю с грузом 557 т и 100 пассажирами. Несмотря на крупную зыбь, встретившуюся в пути, «Русанов» доставил людей в Лагерное и грузы для становищ и 27 июня вернулся в Архангельск.

1 июля «Русанов» вышел во второй ново-земельский рейс с грузом 410 т и 120 пассажирами. В числе пассажиров был новоземельский Гидрографический отряд (65 человек, из них 33 студента-практиканта), 40 промышленников-рыбаков и охотников, смена для ряда полярных станций.

Спустя четыре дня, пароход уже был в Кармакулах, затем побывал в Белушьей Губе, в Красино, в Русаново, на станции Долгой (о. Вайгач), на м. Гребень, в Югорском шаре.

Когда «Русанов» закончил снабжение новоземельских полярных станций, по инициативе экипажа возникла мысль зайти в Амдерму и вывести оттуда 900 т плавикового шпата. Штаб проводки одобрил эту прекрасную инициативу. 13 июля «Русанов» прибыл на рейд Амдермы. Приняв 900 т плавика, 1 000 штук железных бочек и 84 пассажиров, «Русанов» ушел в Архангельск, куда прибыл 19 июля. 19 дней продолжался второй рейс «Русанова». За это время русановцы выполнили свой судовой план на 174 процента.

31 июля «Русанов» ушел из Архангельска в третий рейс. На борту его было 118 пассажиров и 750 т грузов для Гребень, Югорского шара, Амдермы и Кары. 3 августа, прибыв в 23 часа к м. Гребень и выгрузив там 16 т, «Русанов» снялся на Амдерму. 5-го пароход был в Амдерме, высадил там 112 пассажиров, 700 т грузов. Взамен на борт было принято 1 067 т плавикового шпата и 30 т других грузов. Побывав в Каре, «Русанов» 20 августа прибыл в Архангельск, блестяще окончив третий рейс. План обратного рейса по перевозке грузов был выполнен на 150%.

29 августа «Русанов» вышел в четвертый рейс на Землю Франца Иосифа и спустя месяц — 29 сентября вернулся в порт приписки, доставив в бухту Тихую и на о. Рудольфа смену полярников и необходимые грузы.

Прием в партию в ленинградских организациях Севморпути

За первое полугодие партийными организациями Севморпути в Ленинграде было принято в члены ВКП(б) 23 чел. и кандидатами в члены партии 29 чел.

Состав вновь принятых показывает, что в партию идут лучшие люди ленинградских организаций.

Среди принятых в кандидаты партии т. С. Г. Карандашов — геодезист Гидрографического управления. Тов. Карандашов принимает активное участие в общественно-политической и хозяйственной жизни своего учреждения. За хорошие показатели в работе он неоднократно был премирован. Награжден значком «Почетный полярник». В партийной организации Гидрографического управления приняты в кандидаты партии т. И. П. Суяров, старший топограф-геодезист, молодой, растущий товарищ, сейчас выдвинут на должность начальника зимовочной экспедиции, т. В. В. Орлов, старший топограф, хороший производственник-стахановец и общественник.

В Арктическом институте принята в кандидаты партии т. Н. А. Ушарова, работающая заведующей издательской группой Института. Ранее т. Ушарова состояла в группе сочувствующих. Активно работала и работает на прикрепленном к институту избирательном участке.

Принят в кандидаты партии комсомолец тов. Моржецкий — заведующий механическим транспортом Арктического Института. Он ведет активную общественную работу не только вну-

три своего института, возглавляя мотосекцию Ленинградского автоклуба.

В Гидрографическим институте, в кандидаты партии приняты преподаватель т. Ханов, аспирант т. Богданов, студенты тт. Ведобров, Рохлин, Трасько и Мухин.

В Институте народов севера в партию вступили: т. Логинов — студент факультета Госправа, активный общественник, член ЦК нашего Союза; т. Увачан — студент, комсорг, он же является переводчиком литературы для народов Севера на эвенкийский язык; т. Лехт — секретарь комитета ВЛКСМ, член бюро Смольнинского райкома ВЛКСМ; аспирант т. Держиев и научный работник т. Анисимов, работающий политорганизатором на избирательном участке и др.

В ленинградских организациях Севморпути имеется прекрасная база для роста партии. Здесь насчитывается около 700 комсомольцев, около 400 чел. профсоюзного актива. Более 1 300 чел. включились в социалистическое соревнование, свыше 500 чел. ударников, отличников, показывающих образцы социалистического отношения к труду. Задача парторганизации Севморпути окружить вниманием этих людей, помочь им еще выше поднять свой идейный уровень, помочь лучшим из них влиться в ряды партии Ленина — Сталина.

Самоотверженная работа моряков буксира «Якутия»

Недавно буксир порта Тикси «Якутия» получил задание снять портовой катер, затертый льдами в прошлом году у мыса Кигелях (остр. Большой Ляховский) и доставить туда на полярную станцию 20 т грузов и пассажиров.

В начале рейса буксир встретил тяжелый 9-балльный лед. Экипажу пришлось приложить немало сил, чтобы пробиться к месту назначения. Густые туманы, ежеминутно наползающие льдины, постоянные и резкие перемены курса, плохая ориентировка, ввиду отсутствия навигационных знаков, сделали рейс крайне тяжелым. Прикрываясь за льдинами, стоявшими на мели, маленькое суденышко временами пряталось от дрейфующих льдов.

Когда «Якутия» пришла в Кигелях, туман и торосистые льды преграждали путь судну к берегу. Судовой катер оказался непригодным для выгрузки, работу пришлось проводить на спасательной шлюпке на веслах. Работая по колено в воде, команда за 9 часов разгрузила, затем сняла с мели и прибуксировала к судну железный 12-тонный катер. Он сидел на глубине 70 сантиметров при осадке в 120 сантиметров. Двое суток прошло в работе. Несмотря на все трудности, коллектив буксира «Якутия» полностью выполнил задание.

Гигантский плот на реке Лена

Впервые в истории судовождения на реке Лена, пароход северо-якутского речного пароходства «Миловзоров» привел в Тикси на буксире гигантский плот строительных материалов объемом в 4 020 кубометров.

Местное топливо Мурманскому заводу и стройке

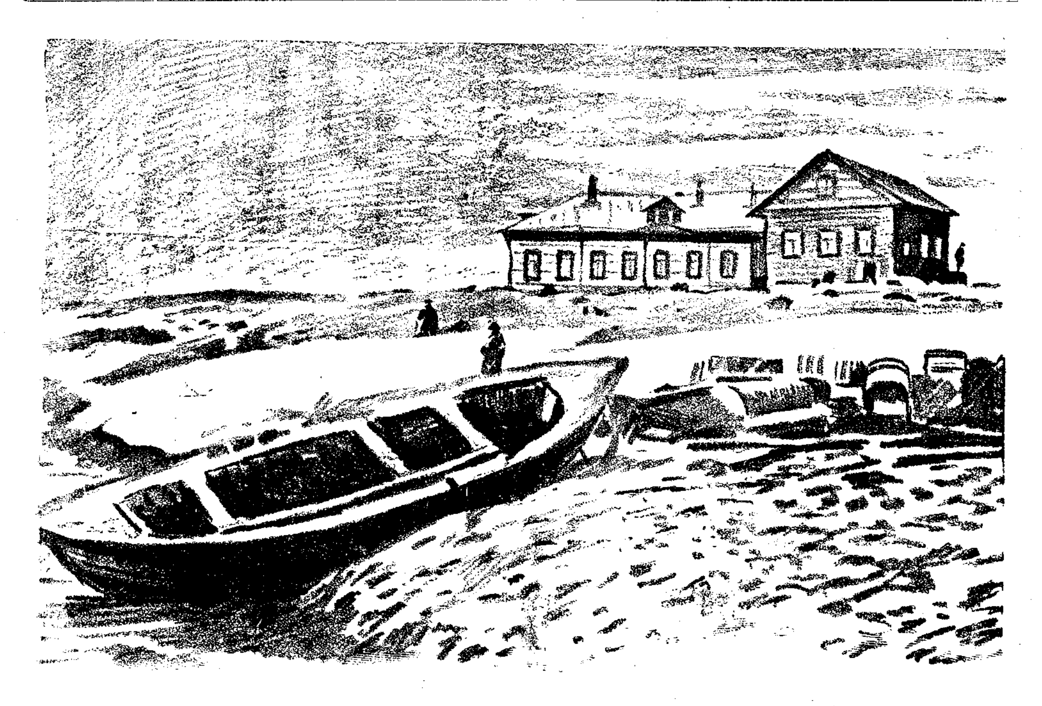
Газета «Звезда Заполярья» (орган Мурманского политотдела Севморпути) развернула большую кампанию за использование богатейших залежей ростинского торфа. Совещание специалистов, созванное газетой, доказало полную возможность замены привозного угля и дров местным торфом.

Один только мурманский завод потребляет в год 60 тысяч т угля. Если удастся хотя бы половину этой потребности заменить торфом, это сэкономит огромные средства.

На территории поселка Роста, где строится судоремонтный завод Севморпути, торф залегает местами толщиной до 2—3 метров. Площадь Ростинского торфяного массива огромна, а по всей Мурманской области запасы торфа исчисляются миллионами тонн. Даже в условиях короткого лета торф в отвалах Росты настолько высыхает, что им без дополнительной сушки можно топить жилища. С незначительной примесью угольной мелочи и опилок, он хорошо горит в топках котлов и экскаваторов.

11 августа на строительстве доков судоремонтного завода впервые начал работать на торфяном топливе экскаватор № 153. Пар в течение 20—30 минут с 7 атмосфер удалось поднять до 9, а затем и до 10,5 атмосфер. Торф горел прекрасно, почти все время при закрытых поддувалах. Добавка угля с 25 процентов была сокращена до 10—15 процентов, хотя экскаватор работал на трудном забое, где приходилось брать огромные валуны и невзорванную породу. Машинист-бригадир экскаватора № 153 тов. Самусь вызвал на соревнование по экономии топлива другие бригады и машины.

Сейчас на торфяное топливо перешел кирпичный завод Севморпути. Начата организованная заготовка торфа.



Бухта Тихая в 1930 г.

Десятилетие полярной станции бухты Тихой

30 августа полярники одной из самых северных полярных станций — бухты Тихой — отметили 10-летие своей станции. 10 лет назад т. Кренкель передал из бухты Тихой первую радиограмму. За эти годы скромная метеостанция выросла в первоклассную обсерваторию.

Расширение станции началось с 1932-33 года, когда начальником станции был т. Папанин. В это же время на станции работал т. Федоров, проводивший интереснейшие работы по изучению атмосферного электричества, геомагнитизма и изучению высоких слоев атмосферы.

Богатство бухты Угольной

Существование угля в бухте Угольной было известно с давних времен. Еще в старых морских лоциях и в описании этой части побережья Берингова моря, упоминалось о нахождении угля в бухте. Однако, этим углем никто не интересовался.

Планомерные разведки ведутся здесь лишь с 1935 г.

Сейчас уголь обнаружен не только на площади, прилегающей к самой бухте, но и в других частях района в верховьи реки Алгат-ваам, в долине реки Амаамы.

Наиболее детальные разведки проведены на месторождении, непосредственно примыкающем к бухте. Угленосная площадь здесь определяется в 250 кв. километров.

Автоматическая метеорадиостанция

Группа инженеров экспериментальной мастерской Арктического института (тт. Ноздряев, Самсонов и др.) приступила к изготовлению опытного экземпляра автоматической метеорадиостанции для Арктики.

К навигации 1940 года автоматический радиометбуй будет отправлен для работы в Арктике.

Находка в Карском море

15 сентября прошлого года в Карском море от каравана теплохода «Микоян» оторвался паузок. На нем

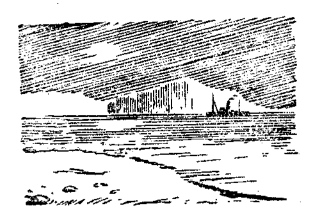
находились кожевенное сырье и другие товары стоимостью в 48 тысяч рублей. Розыски паузка в прошлом году не увенчались успехом. Ледокол «Иосиф Сталин», в этом году, проходя Карским морем, задержал паузок у острова Вилькицкого. Большая часть товаров хорошо сохранилась.

Дом отдыха мурманских работников Севморпути

ВЦСПС разрешил ЦК союза работников Севморпути строительство дома отдыха для работников Мурманских предприятий и моряков Арктического Пароходства. Дом отдыха будет строиться в Мурмашах. Строительство поручено Мурманской стройконторе, которая уже приступила к подготовительным работам.

Индивидуальное жилищное строительство в Сангарах

Началось индивидуальное жилищное строительство в Сангарах. Сангарский поселковый совет отвел для этого специальный участок. 53 рабочих уже получили площади для строительства домов, начали подготовку стройматериалов, подвозку его на место строительства и земляные работы.



Художеств.-технич. редактор М. А. Перельман

Адрес редакции: Москва. Никитский бульв., д. 9. Тел. 2-17-53.

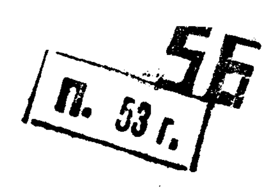
Сдано в набор 1/IX 1939 г. Подписано к печати 27/X 1939 г. Бум. 70×108 см. 7¼ печ. л. (11½ авт. л.) 1200 тип. зн. т бум. л. Уполн. Мосболгорлита № Б — 7702. Зак. тип. 1072. Тираж 10 000.

18-я типография, треста «Полиграфкнига», Москва, Шубинский пер., 10

Советская Арктика

№ 10 ● ОКТЯБРЬ ● 1939

СОДЕРЖАНИЕ



ИЗДАТЕЛЬСТВО ГЛАВСЕВМОРПУТИ

ЛЕНИНГРАД, 1, ПРОСП. 25 ОКТЯБРЯ, д. № 7/9.

Цена 2 руб.

